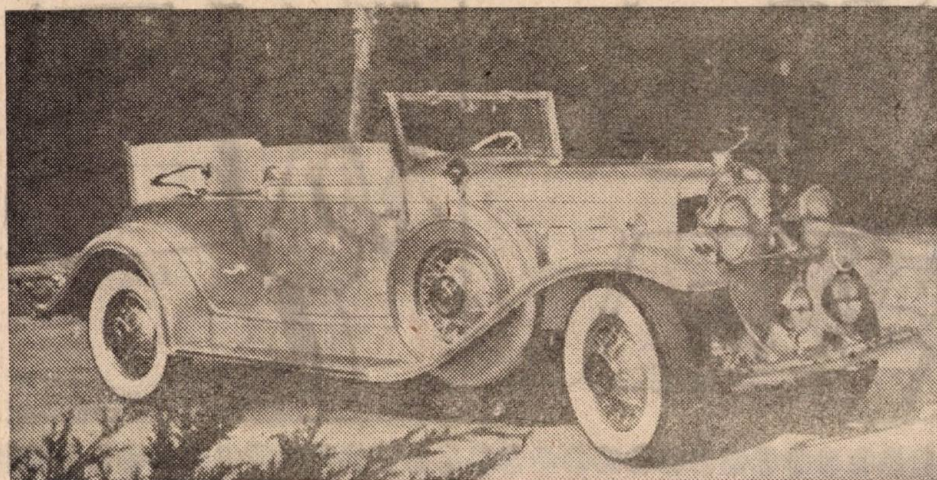
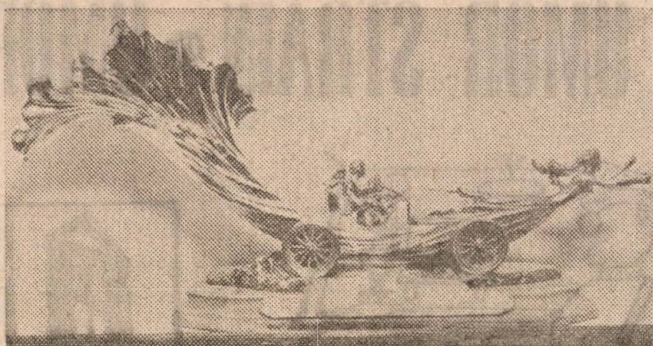
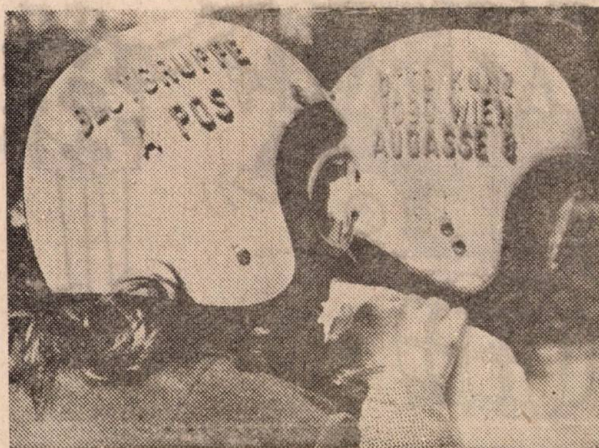


Cu ocazia „Săptămânii internaționale a automobilului” care s-a desfășurat la Paris, au fost expuse automobile de epocă, afișe cu temă automobilistică, sculpturi, jucării și accesorii de agrement automobilistic. Printre alte expozate a fost și o colecție de cupe, trofee și plachete oferite, de-a lungul anilor, celor ce au învins în concursurile de automobile. În imagine, Cupa Florio, executată din argint masiv (15 kg), pe o bază de onix, lungă de 117 cm și înaltă de 55 cm, reprezentând pe zeița Victoria încorporată profilului unui automobil stilizat, care este pilotat de un înger.

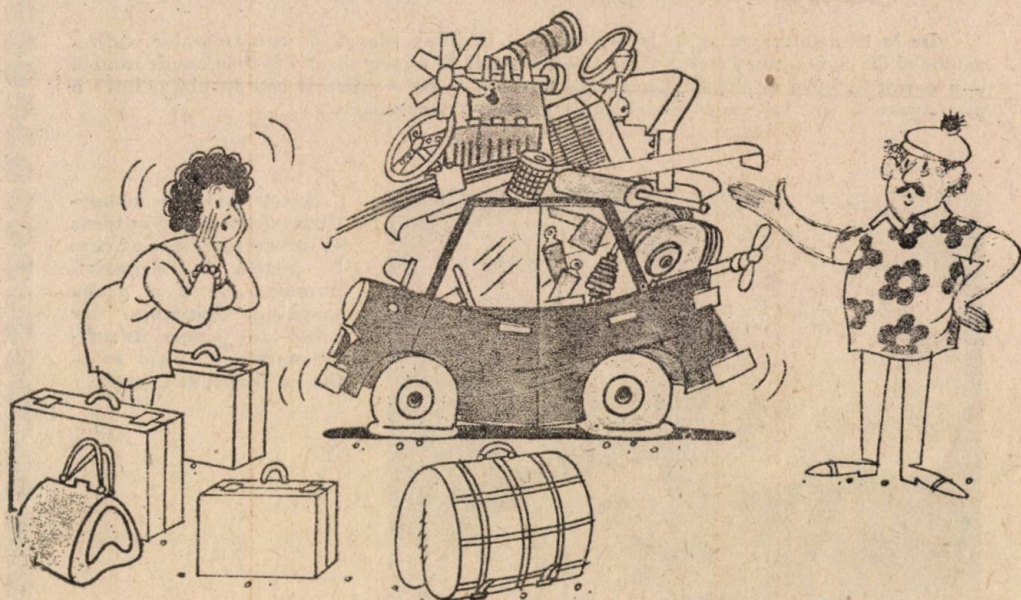
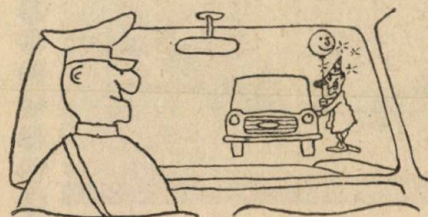


De la transformarea sa în bijuterie, acest Cadillac, placat cu aur, smaralde, safire, rubine și diamante, n-a parcurs decît 100 de metri! El a încorporat 7 000 de ore de muncă și a costat 500 000 de dolari. Un garaj capitonat și sever păzit, îi este locuința, între o participare și alta la expozițiile de „autoturisme extraordinare”.



Acest cuplu de motocicliști austrieци a avut ideea să înscrie pe căștile pe care le poartă în deplasări, numele, adresa și grupa sangvină. Inițiativa lor a fost bine primită de poliția austriacă, fiind socotită ca demnă de urmat.

UMOR STRĂIN • UMOR STRĂIN



UMOR STRĂIN



Epigrame

Exemplul..

De cînd știe că Nicoară
Are „Dacia” la scară
Trage-ntr-una și Gheorghită
Basculanta la porțiță.

Rugămintे

„Șoferi”, nu fiți egoiști
Apărați pe bicicliști
Că ei nu au nici o vină
Că umblă fără benzină.

Dorință

Că-i cu soț, că-i fără soț
Aș pleca pe patru roți
Dimineața la șosea
Cu mașina altuia.

MIC DICȚIONAR

ȘOFER: Unul care face trotuarul
pe stradă

MOTOR: Herghelia automobilu-
lui

PARBRIZ: Ochelarii șoferului

VOLAN: Unul care se descurcă,
învîrtindu-se,

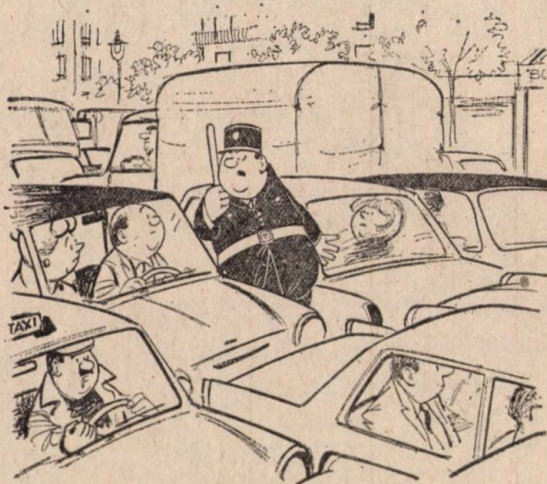
ROATA: Una care îi plesnește
inima de fugă

FAR: Unul care îți face cu ochiul

AGENT DE CIRCULAȚIE: Sin-
gurul pieton protejat de șoferi.

Gheorghe GROSU

— Vă previn! Dacă nu mă lăsați să-mi fac serviciul,
plec acasă!





CE ȘTIM ȘI (MAI ALES) CE NU ȘTIM DESPRE UNELE COMPONENTE ALE ACTULUI CONDUCERII AUTO

Interviuri cu dr. MIRCEA BOLLOS,
dr. ADRIANA ȘERBAN
și dr. VASILE FRUNZĂ

ÎN RELAȚIA „OM — MAȘINĂ — DRUM”, FACTORUL UMAN ARE UN ROL PRIMORDIAL, DEOARECE CAPACITATEA DE CONDUCERE, APTITUDINILE, TRĂSĂTURILE PSIHO-INDIVIDUALE, COMPORTAMENTUL OMULUI AFLAT LA VOLAN POT INFLUENȚA ÎN MOD POZITIV SAU NEGATIV CONDUCEREA UNUI AUTOVEHICUL ÎN CONDIȚII DE SECURITATE RUTIERĂ. ÎN CE MĂSURĂ ACEȘTI FACTORI CONSTITUȚIONALI, CARE SE INTERCONDIȚIONEAZĂ, SÎNT CUNOSCUȚI ȘI CUM POT FI MODELAȚI, IATĂ O TEMĂ MAJORĂ DEZBĂTUTĂ DE TREI SPECIALIȘTI ÎN PROBLEME DE PSIHOLOGIE ȘI PSIHOSOCIOLOGIE. INVITAȚIEI NOASTRE AU RĂSPUNS DOCTORUL ÎN PSIHOLOGIE, MIRCEA BOLLOS, DR. ADRIANA ȘERBAN ȘI DR. VASILE FRUNZĂ. REDĂM MAI JOS O PARTE DIN ACEASTĂ DEZBATERE:

— **Tovarășe dr. M. Bollos** se vorbește frecvent de capacitatea de conducere a automobilului. Ce trebuie să înțelegem prin această capacitate?

— Capacitatea de conducere a automobilului este nivelul maxim de eficiență a aptitudinilor fizice și psihofiziologice pe care poate să o atingă o persoană în procesul de conducere a automobilului, în condiții de securitate a circulației rutiere și de economicitate, prin utilizarea unor metode adecvate de formare și de antrenament. Capacitatea este o noțiune potențială și depinde, pe de o parte, de limita funcțională și anatomică a anumitor organe și sisteme implicate în conducerea vehiculului, specifice persoanei respective, iar pe de altă parte de procedeele de formare și de experiență pentru atingerea nivelului optim.

— **Puteți enumera principalele aptitudini necesare în procesul de conducere a automobilului?**

— Conducerea automobilului este condiționată de dezvoltarea aptitudinilor senzorio-motorii și intelectuale, dintre care cele mai principale sînt: aprecierea distanței (și vitezei) a obiectelor aflate în mișcare, atenția distributivă, rezistența la distrageri, inteligența practică, capacitatea de anticipare, rapiditatea deciziei, coordonarea ochi-mîni-picioare și rapiditatea reacțiilor.

Particularitățile temperamentale ca: echilibrul emoțional, rezistența la oboseală și stress, mobilitatea pe plan mental și motor, precum și trăsăturile de caracter ca simțul responsabilității, prudența, autocontrolul au o importanță primordială în conducerea automobilului. Trebuie avut în vedere că aceste aptitudini și calități nu se manifestă izolat, ci se influențează permanent, una sau mai multe dintre acestea devenind dominante la un moment dat, în funcție de situație.

Pentru realizarea în condiții optime a conducerii automobilului, omul trebuie să parcurgă trei etape: 1) formarea corectă a deprinderilor elementare (fază în care sînt solicitate îndeosebi aptitudinile senzorio-motorii); 2) formarea schemelor de conducere în raport cu situația și condițiile ambiante (intersecții, depășiri, viteză etc.), unde capacitatea de anticipare, gîndirea practică, rapiditatea deciziei, calmul etc. joacă un rol deosebit; 3) autoreglarea comportamentului în funcție de starea psihică proprie, de starea sistemului nervos și de normele sociale.

— **Care sînt factorii ce pot influența aceste aptitudini?**

— Aptitudinile pot fi influențate direct de starea psihică a conducătorului auto la un moment dat (excitație, oboseală, plictiseală, teamă etc.), de o motivație sau o atitudine neadecvate (dorința de a se impune, grabă etc.), pierderea antrenamentu-

lui și vîrsta. Starea psihică este determinată de o serie de factori (alimentație, boli, consumul de alcool, conflicte în familie sau la serviciu) sau de factori exteriori (modul de semnalizare, vizibilitate, intensitatea traficului de pe șosele, felul drumului, condițiile atmosferice) ori de o serie de caracteristici ale vehiculului (tonaj, gabarit, stare tehnică).

Este important de menționat că deteriorarea unor aptitudini datorită vîrstei (începînd de la 45—50 ani) este, de obicei, compensată prin alți factori ai personalității (prudență, simțul răspunderii etc.).

— **Vă rugăm să faceți cîteva precizări asupra relației existente între informație și capacitatea de acțiune în procesul de conducere auto.**

— Cîmpul informațional al conducătorului auto este amplu și extrem de variat, cuprinzînd informații cu caracter vizual, auditiv, din afara vehiculului (rută-vehicule-pietoni-indicatoare etc.), din interiorul vehiculului (poziția și forma aparatelor de bord și a comenzilor) și informații referitoare la funcționarea vehiculului (zgomot, trepidații, miros). Prima sursă de informații (cea mai principală) se caracterizează prin aceea că semnalele sînt recepționate în mers, iar la o parte din acestea, este greu de prevăzut momentul apariției sau direcția de mișcare.

Pe arterele de circulație aglomerate, numărul și ritmul apariției semnalelor variază între limite mari. Conducătorul auto trebuie să recepționeze și să interpreteze rapid semnalele, să ia decizii și să-și regleze comportamentul prin acțiuni variate, de evitare, avans, așteptare, accelerare, schimbarea direcției, oprire etc. La viteze ridicate de circulație, posibilitățile de prelucrare se diminuează, iar conducătorul auto este supus unui „ȘOC” care poate merge pînă la dezorganizarea activității, la imposibilitatea de a mai reacționa. Există și conducători auto care acționează asupra dispozitivelor de conducere înainte de a prelucra suficient semnalele recepționate (precipitații, nervoși), aceștia constituind grupa potențialilor producători de accidente.

În situațiile cînd semnalele sînt rare (cazul autostrăzii) sau circulația se desfășoară pe un fond uniform, apare predispoziția la somnolență. În aceste situații se impune o sporită stare de vigilență pentru ca pilotul să nu fie surprins de apariția bruscă a unui obstacol. Ajustarea reacțiilor la informațiile recepționate implică participarea tuturor factorilor personalității (aptitudini, temperament, caracter).

— **Care sînt etapele parcurse de șofer în luarea unei decizii?**

— Decizia este un proces psihic care precede acțiunea și constă din alegerea între mai multe variante a celeia pentru care

produsul dintre utilitate și probabilitate are valoare maximă pentru persoana respectivă.

Activitatea de conducere auto implică un număr enorm de decizii foarte variate ca formă și conținut. Există astfel: 1) decizii în condiții de **certitudine** (când soluția poate fi anticipată cu maximă probabilitate); 2) elaborarea modelului acțiunii, în condiții de **incertitudine**: decizii **prudente** (când acțiunea este acceptată, avînd o mare probabilitate de realizare); decizii **hazardate** (când succesul și eșecul sînt echiprobabile) și **riscante** (cînd probabilitatea succesului este redusă). Cu cît conducătorul auto are aptitudini mai dezvoltate și experiență mai mare, cu atît deciziile sale prezintă un grad mai mare de certitudine. Conducătorii auto care nu pot anticipa corect rezultatul acțiunii lor, ori vor să braveze sau se supraevaluează (în special sub influența alcoolului) iau decizii hazardate sau riscante, decizii care adesea duc la accidente rutiere. Un exemplu de asemenea decizii se poate da atunci cînd conducătorul auto se află în fața a două alternative: a) conduce cu viteză mare (ceea ce satisface dorința lui de afirmare) cu riscul de a provoca accident; b) conduce mai încet însă, sigur, fără a risca, dar și fără a avea satisfacția „afirmării proprii persoane”.

Un lucru este esențial de cunoscut: deciziile în conducerea automobilului sînt ireversibile. La viteze mari, în unele cazuri, acțiunea nu mai poate fi anticipată, datorită faptului că cel „din față” are o „traiectorie” care nu poate fi stabilită cu precizie (aparitia bruscă a unui copil în fața vehiculului). În situațiile simple, însă, deciziile se iau pe baza unor scheme de acțiune dinainte învățate.

Decizia în conducerea auto parcurge următoarele etape: informarea asupra situației, prelucrarea informațiilor, elaborarea unor variante de acțiune, ierarhizarea lor în funcție de utilitate, analiza acestora în raport cu probabilitatea de reușită sau eșec, selecționarea unor alternative care prezintă valoarea cea mai mare pentru rezolvarea situației, punerea în aplicare a alternativei selecționate.

— După cum se cunoaște starea psihofiziologică are un rol determinant în conducerea auto-vehiculului. Ce aspecte psihofiziologice sînt revelatorii în această activitate, tov. dr. A. Șerban?

— Pornind de la premisa, argumentată științific, că pentru a conduce un autovehicul organismul uman depune un efort, prima condiție de aptitudine s-ar traduce prin existența unei bune stări de „funcționare” a întregului organism al conducătorului auto, începînd cu analizatorii și terminînd cu epiderma. De aceea este surprinzătoare superficialitatea cu care este tratat uneori controlul medical atît de către auto-

mobiliști, cît și de către unele cadre medicale. Dacă ne oprim doar la analizori (ochii și urechile) organe de simț foarte solicitate, și, mai ales, dacă precizăm că, în activitatea de conducere auto, circa 80% din informațiile din mediu îi parvin automobilistului prin intermediul văzului este, cred, un argument care pledează pentru o mai mare exigență față de acest analizator.

Pot fi luate în considerație două aspecte: solicitarea retinei pe care se formează imaginea vizuală și solicitarea aparatelor ajutoare ale vederii cum ar fi: sistemele de protecție (pleoapele, glandele lacrimale etc.) și de acomodat (iris, cristalin). Protecția prin pleoape asigură curățenia globului ocular (deci o protecție mecanică) și limitarea cantității de lumină ce pătrunde în pupilă, ceea ce permite formarea unei imagini vizuale corecte cu efort vizual redus. Uneori, pleoapele nu pot asigura corespunzător filtrarea luminii datorită luminozității crescute sau a fenomenelor de strălucire. În aceste cazuri purtarea ochelarilor cu sticle colorate corectează situația. Irisul și cristalinul participă la dirijarea și formarea imaginii pe retină. Solicitarea, timp îndelungat, în munca de conducere a vehiculului (în funcție și de caracteristici individuale) determină oboseirea acestor aparate care, astfel, nu-și mai pot îndeplini în bune condiții funcțiile, generînd imagini false, deformate, tulburări ale percepției culorilor etc.

Vîntul și praful, acționînd timp îndelungat asupra unui ochi neobișnuit (cel cu muncă de birou, laborator, proiectare etc.) determină iritarea conjunctivei, cu lăcrimare și cu senzația de usturime. Pentru preîntîmpinarea acestor situații este necesară folosirea judicioasă, individualizată, a sistemelor de ventilație și climatizare ale habitaculului, astfel încît să nu se ajungă la stările de dezadaptare a vederii.

Al doilea principal analizator, urechea, asigură 8—10% din informațiile din mediu. Un fenomen de adaptare, favorabil organismului, este creșterea pragului auzului în cazul unui mediu zgomotos. Aceasta înseamnă că același zgomot, după un timp, nu mai provoacă o percepție asemănătoare ca intensitate. Zgomotul care inițial deranja, în anumite limite, nu mai supără după un timp, urechea devenind „surdă” pentru zgomotul respectiv. În habitacul automobilului obișnuite, zgomotul provocat de rulare variază între 65—85 dB, ceea ce reprezintă valori destul de ridicate. Folosirea și a altor instalații, proprii sau adăugate vehiculului (radio, climatizare) sporește substanțial nivelul zgomotului. Supunînd urechea la zgomot, timp de 4—8 ore (în funcție și de sensibilitatea individuală) se ajunge la oboseli ale auzului ce se pot repercuta asupra securității în conducere.

În cabina vehiculului există un factor de mediu care este greu conștientizat de

către conducător și ale cărui efecte sînt puse adesea pe seama altor factori. Ne referim la vibrații, care pot da dureri de cap, așa numită „rău de mașină”, cu vărsătură, stare de rău, oboseală etc. Prin intermediul urechii și al unor receptori din oase, articulații, tendoane și mușchi, vibrațiile ajung, sub formă de excitație nervoasă la scoarța cerebrală și determină fenomene nedorite. Datorită condițiilor mereu schimbătoare ale mediului de muncă, participarea activă a scoarței cerebrale, absolut necesară, creează intense solicitări. Între scoarța cerebrală și organele interne există o strînsă legătură funcțională care se realizează mai ales prin intermediul creierului intermediar, al hipotalamusului. De altfel, unele fenomene caracteristice, ca origine, scoarței cerebrale (emoțiile, spaima, durerea) dau unele semne exterioare în corp care sînt ușor de observat de către automobilisti.

— Aparatul circulator și cel respirator îndeplinesc roluri de mare importanță în buna funcționare a organismului. Vă rugăm să punctați câteva recomandări utile mai ales automobilistilor care acuză instalarea rapidă a stării de oboseală.

— Spațiul nu ne permite să intrăm în capitolul amplu al factorilor perturbatori din munca de conducere auto, însă cîteva informații absolut necesare trebuie să fie cunoscute de orice automobilist. Din studiile biotelemetrice efectuate de noi în activitatea de cercetare s-au constatat efectele directe ale muncii de conducere auto asupra unor organe cum sînt: inima, plămîinii, vasele de sînge, stomacul, pielea și altele. Astfel, în activitatea de conducere auto, frecvența contracțiilor cardiace (frecvența pulsului) crește, în mod obișnuit, cu 10—15 bătăi pe minut. În situații mai deosebite (depășiri, aglomerații, drum greu) frecvența cardiacă poate ajunge pînă la dublarea ei (120—150 bătăi/minut). În decursul a 24 ore, inima efectuează un travaliu echivalent cu ridicarea a 10 000 l lichid la înălțimea de 1 m. Orice efort suplimentar solicită mușchiul cardiac, care între anumite limite, poate suplini solicitările crescute, dar este nevoie de puțină grijă.

La rîndul lor, vasele de sînge prezintă, în timpul conducerii vehiculului, o stare de tensiune crescută față de repaus, explicată prin efortul asigurării presiunii necesare schimburilor de substanțe nutritive și a aportului de oxigen din celule, cu îndepărtarea bioxidului de carbon rezultat din metabolism. Tensiunea arterială (în timpul conducerii auto) crește cu 5—15 mmHg. În situații deosebite, tensiunea ajunge la creșteri de 30—40 mmHg, iar persoanele care prezintă o anumită sensibilitate suportă oscilații tensionale și mai mari.

Respirația este, de asemenea, îngreun-

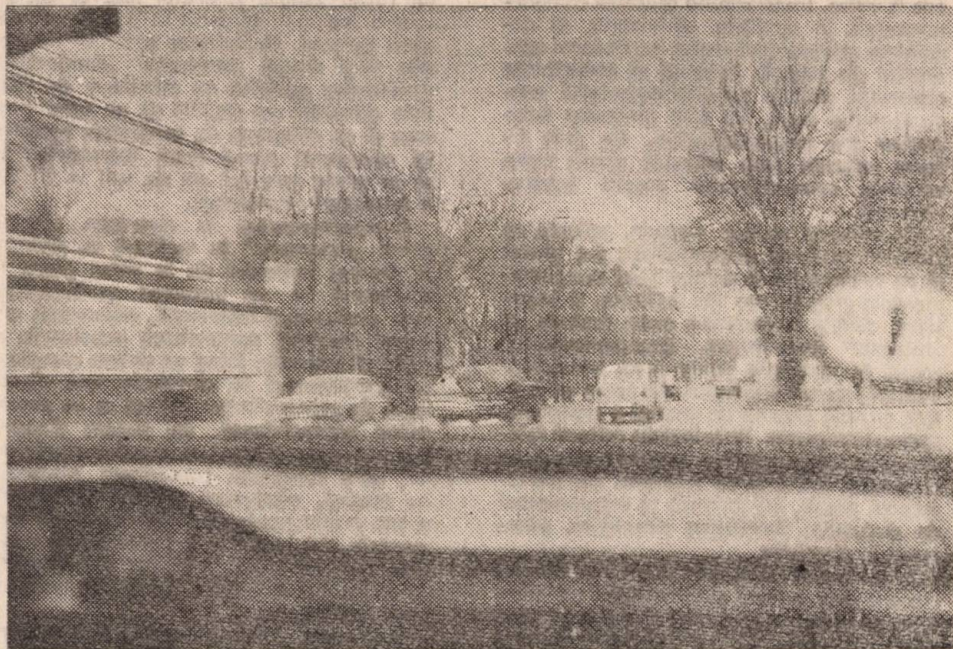
iată de poziția „șezînd” la volan. În situații dificile din trafic pot apărea scurte apnee, adică opriri temporare ale respirației, sau respirații superficiale, cu frecvență mare, dar care nu au suficientă eficiență în oxigenarea organismului. Prezența, uneori, în cabina vehiculului a oxidului de carbon, aflat în gazele de eșapament, poate bloca o parte a hemoglobinei, sub forma unei combinații numite carboxihemoglobină, care reduce posibilitatea de transport a oxigenului, fapt ce împieteează asupra bunei funcționalități celulare și, în special, a celulelor din scoarța cerebrală, deosebit de sensibile la lipsa de oxigen.

Sper că din cele expuse reiese concludent marea solicitare la care este supus organismul în timpul muncii de conducere. Dar, atenție! Nu numai buna stare fizică este importantă în această activitate, ci și starea funcțională. După programul cotidian de muncă, conducerea autovehiculului, timp îndelungat și în condiții dificile de trafic determină o încărcare suplimentară a organismului, fapt care se repercutează asupra siguranței circulației cu creșterea riscului de accident și obosirea prematură a organismului celor în cauză. Desigur, aceasta nu înseamnă o interdicție în a conduce automobilul, ci o atenționare asupra necesității discernămintului în folosirea propriului organism.

— În lumea psihologilor specializați în traficul rutier apare adeseori noțiunea de personalitate a omului de la volan. Care sînt, tov. dr. Vasile Frunză, principalele „tipuri umane”?

— Personalitatea individului, determinată de mulți factori biologici, psihologici și sociali, are o înfinitate de variații, care merg de la „normal” pînă la limita patologicului și chiar în sfera acestuia; prin aceasta este greu de diagnosticat caracterul și complexul de trăsături psihologice ale fiecărui individ. Totuși, prin observație directă, s-au descris, în legătură cu practica conducerii auto, o serie de tipuri umane, mai mult sau mai puțin „normale”.

Tipul ideal este al șoferului sigur, caracterizat prin viață socială echilibrată, plăcere în munca profesională, calm și chibzuință, responsabilitate asupra actului de conducere pe un drum public în condiții de securitate pentru sine și pentru ceilalți. La antipod, se găsesc o serie de tipuri psihologice dezechilibrate, cum ar fi: oameni cu „tendință de accidente” (neadaptati la exigențele unei vieți din ce în ce mai complicate, contestatari ai oricăror legi și regulamente, inclusiv legea circulației, egoiști, nechibzuți, impetuoși, agresivi); oameni „hiperrelaxați” (incapabili de a se concentra asupra vreunei activități serioase, inclusiv la volan, care consideră pilotarea automobilului un „repaus” în mers și care nu iau în serios implicațiile sociale



ale circulației rutiere); oameni timorați (lipsiți de „dotare”, de caracteristici personale pregnante, care percep întotdeauna prea târziu evenimentele și nu percep cu acuitate pericolul; în consecință, aceștia au o capacitate de conducere sub limita critică); oameni „furioși” (suferă de o cronică teamă latentă, cu un spirit de agresivitate crescut, cu o continuă senzație de inferioritate, fapt ce-i face să reacționeze neadecvat, prin mărirea vitezei atunci când sînt depășiți sau prin orbirea cu faza lungă la întîlnire. Toate aceste manifestări au la bază un acut spirit de răzbunare asupra celorlalți participanți la circulație, considerîndu-i inamici). Mai pot fi amintiți eternii „concurenți” (mai ales tinerii, care permanent se expun la pericole pe ei și pe alții, din dorința nedomolită a întrecerii, de a vedea care merge mai repede, cine are mașina mai bună); „suferinzii” (oameni care au „complexul de stînga” și în viața de toate zilele); „criminalii de circulație” (indivizi antisociați, cu puternice vicii ereditare, de creștere, de instruire).

Din toată această tipologie relese clar că personalitatea individului se exteriorizează prin comportamentul în viață și la volan. De aici, specialiștii psihologi au căutat ca prin definirea personalității candidatului la conducere, corelată cu caracterul său comportamental, să determine cate-

goria de conducător auto în care acesta se va încadra (sigur, sportiv, prudent, periculos, riscant, timorat, agresiv etc.).

— Se vorbește adeseori despre comportament, sistem comportamental, deficiențe comportamentale. La ora actuală știința are capacitatea de a efectua o analiză complexă a comportamentului unui om care este un potențial automobilist? Dacă există această posibilitate, care este avantajul acestei analize?

— Analiza comportamentului în circulație este bine pusă la punct și se face astăzi fie în circulația liberă, fie pe simulatoare psiho-tehnice. Metodele folosite sînt: a) descrierea bazată pe observare liberă (observatorul descrie comportamentul conducătorului auto fără reguli prealabile); b) descrierea empirică sistematică (observatorul descrie comportamentul conducătorului auto după unele scheme și reguli prestabilite); c) descrierea comportamentului pe baza observațiilor subiectului asupra lui însuși (se anchetează subiectul asupra observațiilor pe care el însuși le-a făcut voluntar sau involuntar asupra persoanei proprii, la volan); d) descrierea comportamentului pe baza scărilor de măsură — una din cele mai folosite, obiective, precise și fiabile metode. Cele mai folosite scări: scara Roger-Lauer, scara Mc Glade — folosită pentru examenul de obținere a permisului de circulație în S.U.A. și scara Forfa nu fac altceva decît să obiectiveze și să cuantifice diferitele componente comportamen-

taie la volan, transformând calitatea comportamentală în cantitate estimabilă; e) descrierea comportamentului cu ajutorul aparatelor de măsură, încearcă să obiectiveze observații asupra comportamentului conducătorului auto, fie prin procedee fotografice sau cinematografice, fie prin diverse aparate care măsoară precis toate acțiunile conducătorului asupra autoturismului.

Cu ajutorul acestor metode, aplicate pe „loturi” mari de automobiliști, s-a căutat să se evidențieze în primul rând comportamentele greșite, mai des întâlnite, și împotriva cărora instructorii auto trebuie să „lucreze” mai intens. Comportamentul greșit în circulație poate avea consecințe multiple asupra traficului, de aceea se folosesc criterii diferite de analiză a aspectelor comportamentale. Principalele criterii folosite sînt următoarele șase: accidentul de circulație, iminența de accident, comportamentul greșit, infracțiunea la regulamentul de circulație, fluiditatea circulației, adaptarea la circulație.

Se consideră, deci, că sistemul circulației rutiere este pentru automobiliști un complex de stressuri multiple și repetate, care îi pune pe aceștia în situația de a lua permanent decizii unele pe cît de rapide, pe altele de decisive. Prin faptul că conducătorul auto este silit să ia decizii apăsate de pericolul unui accident sau de iminența de a produce un accident, de frica de a nu greși sau de a nu fi sancționat, comportamentul său poate fi etichetat, în general, ca riscant (a nu se confunda cu modul de a conduce riscant, întâlnit numai la unii șoferi). Acest mod „riscant” de rezolvare a situațiilor, stressul continuu, agresiunea mediu-

lui rutier asupra șoferului face ca cei cu ușoare înclinații agresive să devină cu adevărat agresivi. Majoritatea șoferilor cu tact știu să-și aleagă momentul „descărcării” tendințelor agresive cu minimum de risc. Prin cercetări s-a stabilit că un șofer care vrea să se elibereze de tendințele agresive își calculează riscul după întrebările: la ce se poate aștepta? cît de util va fi? cui îi folosește? (motivația).

Comportamentul în circulație trebuie privit „sistematic” în legătură cu psihicul ca întreg; individul de la volan poate fi considerat ca un automat perfecționat, care prelucrează informații, elaborează comenzi (decizii), controlează rezultatele și reglează acțiunile. Fiind un sistem complex, comportamentul în circulație este direct legat de personalitatea privită ca un sistem psihic supraordonat, un sistem dinamic hipercomplex, organizat ierarhic-plurinivellar, care realizează comunicații bilaterale cu mediul, efectuează sarcini de reglare și are o independență relativă față de elementele componente. Individul de la volan este un „om real” rezultat al integrării dinamice și ierarhice între „individ” și „personalitate”.

Performanța sau nonperformanța în conducerea auto sînt două extreme ale unei nesfîrșite scări de nuanțe comportamentale ale conducătorului auto, legate direct de personalitatea, motivația, impulsurile și tendințele acestuia, calitatea integrării sistemice a individului, toate rezultînd dintr-o însumare de calități înnăscute și mai ales dobîndite în fluxul educațional, de învățare și dobîndire a calității de „conducător auto”.

L. ȘERBAN



UN SISTEM DE FRÎNARE ANTIBLOCAJ

Orice automobilist știe că frînarea energică, pe drum cu înveliș avînd aderență scăzută, precum și apăsarea pedalei de frînare în curbe, determină derapajul sau, prin blocarea roților directoare, devine imposibilă modificarea traiectoriei automobilului: impactul cu obstacolul din față poate fi, deci, inevitabil. De multe ori, în astfel de cazuri, automobilistul are de ales între a lovi obiectul din fața mașinii sale sau a derapa, cu riscul loviturilor laterale sau al răsturnărilor.

Soluția urmărită de proiectanții sistemelor de frînare constă în „modularea” forței cu care materialul de fricțiune este apăsător pe discuri sau tamburi. Dar această variație a mărimii forței de frînare în funcție de viteza de rotație a roților a putut deveni o realitate numai cînd electronica a pătruns și în acest domeniu. Într-adevăr, aderența dintre fiecare pneu și drum poate fi exprimată prin patru valori diferite, dacă, de pildă — și mai ales la autoturismele mari — una dintre roți se află, în momentul frînării

energice, pe ploi, alta pe strat de apă, o a treia pe mîzgă și, în fine, una dintre roți se află pe o porțiune zvîntată a drumului. Situația este perfect posibilă în zilele cînd apare dezghețul, după o perioadă de timp geros. S-a pus problema „observării” momentului cînd fiecare roată tinde să se blocheze și, evident, printr-o comandă automată, acest blocaj să fie împiedicat, fără însă ca forța de frînare a roții respective să fie anulată. Pentru aceasta, sistemul numit „A.B.S.” sau „antiblocaj”, produs de firma Bosch, în colaborare cu Mercedes și folosit acum pe autoturismele 280 SE sau 450 SE, constituie un exemplu de simplitate și eficacitate: cele două roți anterioare și pinionul de atac al diferențialului (aflat pe puntea din spate) sînt echipate cu captatori de viteză care transmit, în permanență, unei unități de comandă electronică, semnale privind viteza de rotație a roților; cînd această viteză scade aproape de limita blocării roților, unitatea de comandă deschide niște vane, aflate în modulatorul

Fig. 1

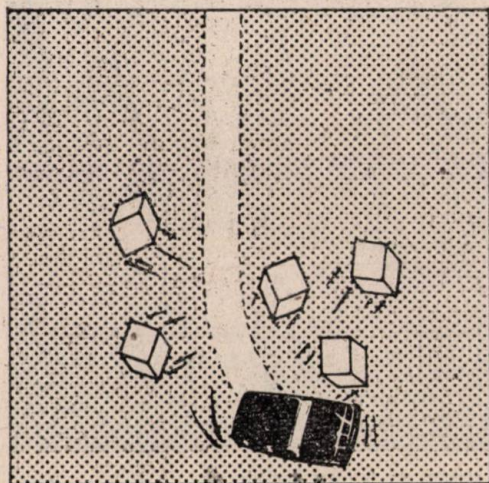
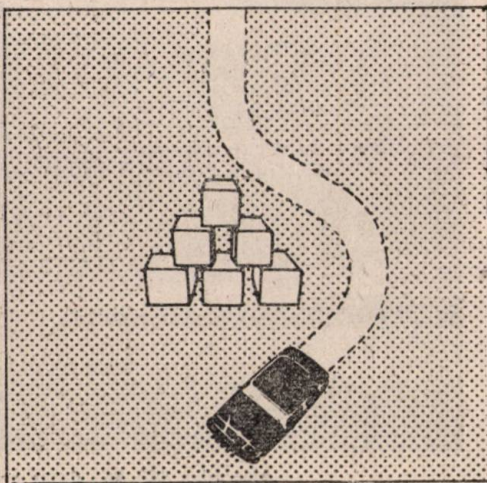


Fig. 2



hidraulic. Imediat, presiunea lichidului de frână „pompat” spre roata aflată în pericol de blocaj scade, mișcarea de rotație continuă, cu asigurarea forței de frinare eficiente, dar sub limita de blocare. Procesul acesta de variație a forței de frinare — deci de închidere și deschidere a electrovanelor — se repetă, în timpul unei frînări de durată medie, de 5—10 ori/sec adică se produc tot atâtea reglaje ale presiunii pe secundă.

Conducătorii auto experimentați sau sportivi practica frinarea „modulată” pe drum alunecos, simțind momentul în care una dintre roți, sau toate, sînt în pericol de blocare; prin apăsări și eliberări scurte succesive ale pedalei de accelerație, ei determinau variația forței de frecare dintre materialul de fricțiune și suprafața cu care acesta vine în contact, manevra fiind însă departe de eficacitatea sistemului „ABS”, întrucît prin diminuarea presiunii lichidului de frână, în pompa centrală, scădea presiunea în toți cilindrii receptori, forța

de frinare diminuîndu-se global, nu diferențiat, pe roți, în funcție de aderență. Mai mult, variația de presiune produsă prin pedală nu poate varia între limitele ce asigură frinarea eficientă, în timp ce în cazul sistemului ABS fiecare roată contribuie la decelerarea vehiculului cu maximum de forță posibil sub nivelul ce determină blocarea.

În figura 1 se observă traiectoria unui autoturism avînd viteza de 90 km/h, după apăsarea „la fund” a pedalei de frână; se constată că obstacolul aflat în față nu a putut fi evitat, întrucît roțile din față, după blocare, nu au rămas și directoare. În figura 2, autoturismul echipat cu sistemul ABS poate ocoli, în timpul perioadei de frinare, obstacolul, întrucît roțile din față, deși aflate în plin proces de virare și frinare, nu se blochează, ele putînd permite modificarea traiectoriei automobilului în deplină siguranță.

AI. SOLOMONESCU



Mercedes 450 SE, dotat cu sistem de frinare antiblocaj.

Intimplări cu și... fără hat!



Zi de primăvară. Dis-de-dimineață mă prezint pe platoul din fața autogării Filaret, unde urmau să-și susțină examenul pentru obținerea permisului de conducere și cursanții cu care lucrasem în ultimele trei luni. Nici n-am apucat să parchez mașina școlii că, din grupul candidaților se desprinde o tînără care, alergînd, se apropie de mine și, înainte de a se opri, îmi strigă:

— Tovarășe M... n-am dormit toată noaptea!

— Dar ce s-a întîmplat?, o întreb contrariat de disperarea nedisimulată ce i se citea cu ușurință pe față.

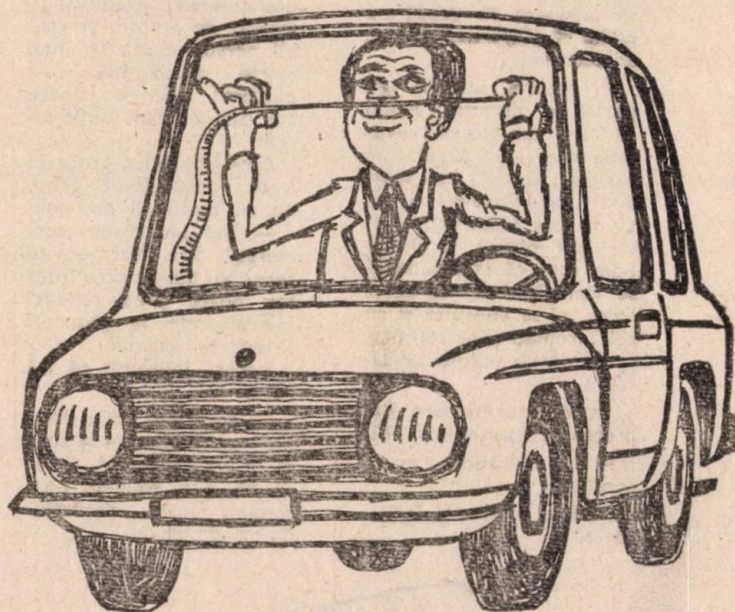
— Ați uitat să mă învățați pornirea din pantă și pe aici sînt o mulțime de străzi înclinate!

— Cum se poate? Dar și la ultima oră am repetat de cîteva ori manevra și sînt convins că o stăpîniți bine! i-am răspuns mirat de temerile ei, evident nejustificate.

— Adevărat! mi-a răspuns. „Dar noi am făcut manevra numai urcînd, niciodată coborînd pantă!“.

— ...

Cursanta a promovat examenul, efectuînd corect și o pornire în rampă!



Plouase cu o seară mai înainte și, cu toate că drumul era uscat, din loc în loc, unele ochiuri de apă semnalau din timp prezența gropilor din carosabil.

Cursantul căuta parcă să treacă de fiecare dată cu roțile prin aceste gropi; pe lîngă șocul denivelării, neplăcut pentru om și

mașină, erau stropite și celelalte vehicule, trotuarele. Adeseori interve-neam cu o oarecare neli-niște spre a evita și stropirea pietonilor.

Supărat de o asemenea manieră de a conduce, opresc autoturismul și îl întreb:

— Dacă pe drumul uscat, observați o pată de apă în fața mașinii, ce credeți că este în acel loc?

— Mă gîndesc — îmi
răspunde foarte serios —
că în locul respectiv poate
să fi vărsat cineva o cană
cu apă!



Nu demult am avut o
cursantă (admisă la limită
la examenul psihologic),
total nedotată.

După aproape o treime
din orele de curs, în ciuda
folosirii tuturor metodele-
lor, nu reușea să mențină
mașina pe direcție, iar
virajele le negocia cu to-
tul la întimplare. La fiecare
intersecție mai aglomerată
trebuia să intervin pentru
că persoana în cauză nu
putea să stăpînească deloc
autoturismul.

În această situație am
purtat o discuție, prilej
cu care am analizat evo-
luția sa și i-am sugerat să
renunțe, cu atât mai mult
cu cît soțul său avea permis
și nu era imperios necesar
să-l obțină și dînsa. I-am
spus că este bine să se
mai gîndească la acest
lucru, să se consulte și cu
cei apropiați și să se hotă-
rască pînă la ședința urmă-
toare.

La ora următoare s-a
prezentat foarte hotărîtă.

— Nu renunț, m-am
consultat!

— Cu cine? am între-
bat-o.

— Cu mama!
— Mama dumneavoaș-
tră, șofează?
— Nu! Dar ce impor-
tanță are? Sînt hotărît!



Zi de examen! Una din
cursante a venit la examen
însoțită de soț.

— O să ia probele?,
mă întreabă în șoaptă so-
țul grijuliu.

— În mod normal pro-
bele de îndemînare nu
constituie o dificultate pen-
tru soția dumneavoastră.

A plecat gînditor, s-a
retras într-un loc mărgi-
naș, de unde urmărea
desfășurarea examenului,
marcat de emoție și vizi-
bil nervos. Soția sa, însă,
foarte dezinvoltă, „s-a
plimbat” printre jaloane
așa cum de fapt anticipa-
sem.

Cînd a început proba în
trafic, respectivul griju-
liu mă asaltează din nou.

— Dar pe traseu, cum
merge? Știe tot ce se
cere? Nu merge prea încet
sau poate prea repede!
Indicatoarele le observă?
Priorități acordă?

Sincer, începuse să mă
irite.

— Tovarășe, soția dum-
neavoastră știe tot și sper
că va lua examenul. E tot
ce vă pot spune!, i-am
răspuns scurt, depărtîndu-
mă de el.



La întoarcerea de pe
traseu, cursanta radia de
bucurie. Luase examenul.

Roșu la față, soțul s-a
apropiat de mine și... din
toată bolboroseala aces-
tua am mai reținut:

— M-ai nenorocit! M-ai
lăsat fără mașină!



Poate o să vi se pară
curios, dar sînt și persoane
care se orientează foarte
greu, cînd este vorba de
„stînga” sau „dreapta”.

Am întîlnit în practica
de instructor destul de
mulți bărbați și femei.
Unul dintre aceștia mă
exaspera: din trei co-
menzi „la stînga” cel pu-
țin la două reacționa „la
dreapta” și invers.

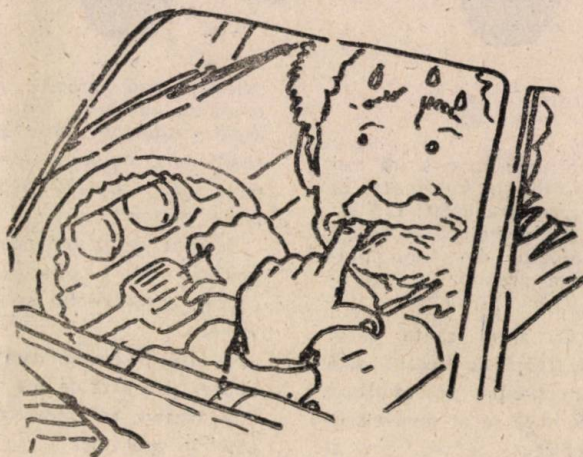
Spre sfîrșitul ultimei șe-
dințe, îi comand la „stîn-
ga” și-l văd, pentru a nu
știu cîta oară, că semnali-
zează „dreapta”.

— Stînga este mîna cu
ceasul!” îi spun disperat,
că a doua zi avea examen
și el tot încurca „stînga”
cu „dreapta”.

— N-am ceas!, mi-a răs-
puns dezorientat.

— Atunci mîna cu veri-
gheta!, i-am repetat.

— Nu-s înșurat, a venit
răspunsul prompt, în timp
ce pîrghia semnalizatoru-



lui se plimba cînd eus, cînd jos, nehotărît.

— Pînă mîine să ți iei ceas, sau să te însori, dacă vrei să iei permisul, i-am mai spus și... s-a terminat ora.

A doua zi la examen, avea pe mîna stîngă, un ceas... de damă. Oare se însurase?



Toți cursanții și candidații la permisul de conducere cunosc că pe șos. Viilor este interzisă oprirea autovehiculelor printr-un indicator cît roata carului.

Cursantului pe care l-am pregătit i se cere să oprească pe șoseaua amintită și, spre surprinderea, cred și a examinatorului, el oprește.

— Tovarășe candidat, n-ați observat indicatorul? îl întreabă ofițerul examinator.

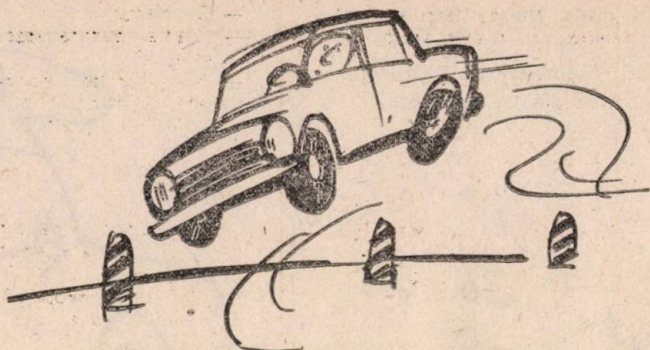
— Ba da!, răspunde candidatul.

— Atunci, de ce nu l-ați respectat?

— Tovarășe căpitan, indicatorul îl știu de foarte mult timp, dar m-ați pus să opresc chiar în fața blocului în care m-am născut și în care locuiesc și acum. Aveți buletinul meu de identitate. Dacă voi lua permisul, n-am să pot opri „acasă”?



Pentru a nu risca nimic la proba de îndemînare, unii candidați redresează direcția autoturismului pe loc, în special la garare și parcare. Aceasta presupune un oarecare efort în mînuirea volanului spre a învinge frecarea dintre cauciuc și șosabil.



Una dintre cursante, o mignonă firavă, mă ruga adesea să fac ceva să „meargă” volanul mai ușor. Evident, n-aveam ce face și probele de îndemînare erau pentru dînsa un adevărat supliciu.

În noaptea premergătoare zilei de examen, o ninsoare slabă a depus un strat foarte subțire de zăpadă. Cînd au sosit examinatorii și am aflat pe care poligon se va susține examenul, m-am repezit și am așezat mașina „la start” și i-am cerut cursantei să se urce prima la volan.

— Dar de ce eu prima? Nu vreau prima! a încercat să se opună. Nu aveam timp de explicații, mai ales că se dăduse semnalul de începere, așa încît, de voie, de nevoie, a plecat prima.



A efectuat proba cu ușurință și cînd s-a apropiat de mine mi-a spus:

— Sînteți un om rău! M-ați pus să execut proba prima. Nu ați văzut că îmi era așa de frică! Și în plus, m-ați chinuit trei luni cu volanul acela strîcăt, ca să-l reparați abia astăzi!

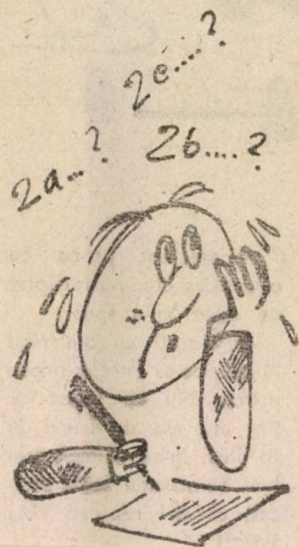
Mai tîrziu cînd a aflat adevărul și-a schimbat părerea. La volan nu am umblat. I-am cerut să execute prima proba de îndemînare, tocmai pentru a beneficia de stratul fin de zăpadă care îi facilita bracara roților pe loc.



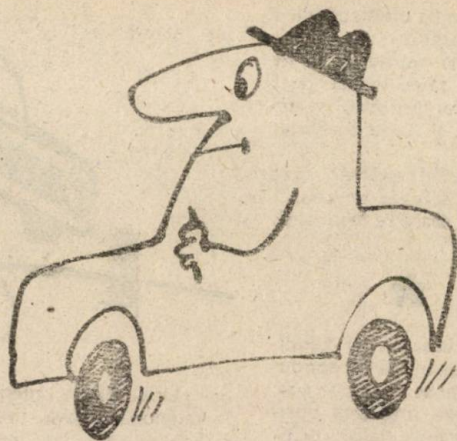
Într-o serie de cursanți am avut trei tineri studenți, deosebit de dotați. Era o plăcere să lucrezi cu ei și să îi vezi cum se străduiesc să facă cît mai puține greșeli. Era un fel de competiție în trei, eu fiind, evident, arbitrul.

A venit și ziua examenului. Eram liniștit în privința lor. La proba de îndemînare, Radu pleacă primul. Execută întregul parcurs de șase probe, cu maximum de precizie și

În mare viteză. Rezultatul: 2 minute și 07 secunde. Examinatorul, plăcut surprins ține să precizeze,



În așa fel, încât să îl auzim și noi cei de la capătul poligonului:



— Bravo! Este un record; Așa timp n-am mai văzut la amatori!

Ceilalți candidați, priveau admirativ pe cursantul meu și trebuie să spun că eram și eu mîndru de e. Pentru un moment nu m-am gîndit la consecințe. Că făceau în acest timp ceilalți doi „mînji”. Obiș-

nuiți cu spiritul de competiție, ei nu se gîndeau decît să-i bată recordul lui Rađu.

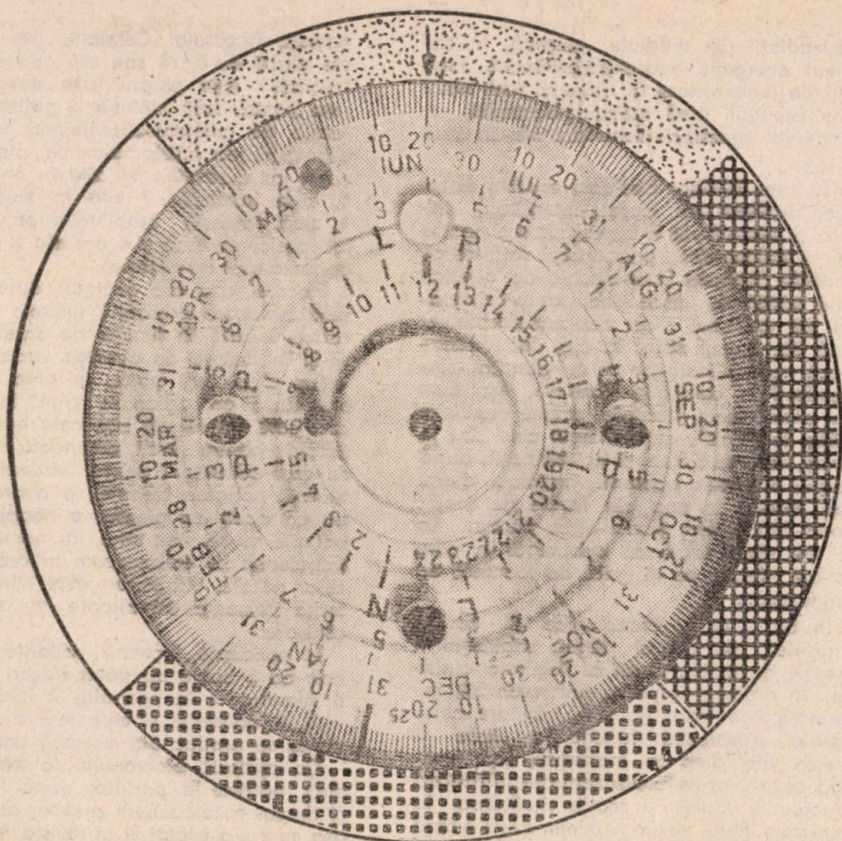
Și amîndoi au forțat peste limită, au greșit și au ratat primul examen.

Din această întîmplare am învățat toți... patrul

Octavian MARINESCU
ȘCOALA DE ȘOFERI
AMATORI — BUCUREȘTI



— BIOCRONUL —



O BUSOLĂ DE ORIENTARE ÎN TIMP LA BORDUL MAȘINII

Teoretic, totul depinde și de timp, pentru că nimic nu este în afara timpului, așa cum nu poate fi nici în afara spațiului.

Dar timpul real, ireversibil, linear, cu perspectivele : trecut, prezent și viitor este, și, reversibil, circular, în orizonturile : anual-lunar-zilnic. De la heliograf, la ceasornicele bioritmice și biocron, măsurăm și timpul fizic, ca mișcare a luminozității, temperaturii, curenților de aer, umidității, presiunii atmosferice, electro-magnetismului, radiațiilor naturale etc. Aceleași ore-zile-luni egale ca durată, sînt inegale ca intensitate fizică-biofizică. În cadrul ciclurilor naturale, pe faze de zi, de lună și pe anotimpuri, viața oamenilor, ca și a plantelor și animalelor este influențată alternativ, fie pozitiv, fie negativ. Eficiența timpului fizic, reflectat-acumulat în natura organică și devenit biofizic face din organismul adaptat-sincronizat cu timpul natal un corp-ceasornic sau biocron. (Numim **cronotip** tipul de timp real-natal care este reflectat-acumulat în noi și **biocron** — tipul de organism adaptat-sincronizat cu

timpul natal, așa cum este adaptat spațiului natal).

Precizia timpului mecanic-biomecanic, afișată pe cadranul ceasului obișnuit, trebuie să a corelăm cu eficiența timpului fizic-biofizic în funcție de fusul orar și timpul natal : anual pe luni, lunar pe zile și zilnic pe ore. Cu aceleași unități ale timpului real, dar pline de conținut fizic, de radiații naturale, în continuă creștere sau scădere, ne putem măsura potențialul biotic sau vitalitatea, în funcție de timpul natal și fusul orar.

Paralel cu evoluția tetrafizică a complexului de condiții naturale, în funcție de cele patru posibilități extreme ale dinamicii timpului real reversibil, la cele două solstiții și echinocții, evoluează tot în patru faze și potențialul biotic sau vitalitatea fiecărui organism, în funcție de datele nașterii sale, de anotimpul, faza de lună și de zi la care s-a adaptat, cu care și-a sincronizat viața.

Teoria cronologică a naturii organice se bazează pe ideea că din fondul natural

de radiații ale mediului obișnuit, în sistemul energetic Soare-Lună-Pământ, regimul de luminozitate al timpului real natal este esențial, fiind reflectat-acumulat în organism, structurat-dinamizat într-un anumit fel.

Cu alte cuvinte, aceleași condiții naturale, distincte ca durate-intensități, ritmuri și sensuri pot fi binefăcătoare pentru unii și nefavorabile pentru alții. Iată de ce unitățile timpului fizic-biofizic au o eficiență variabilă, influențând pozitiv-stimulator pe cei care s-au adaptat-sincronizat încă din timpul natal la ele, dar influențează negativ-inhibitor pe cei adaptați-sincronizați la condițiile contrare. Așa cum sint sincronizate plantele, numite de Linné „*filia temporis*”, după timpul cînd sint în formă, tot așa sintem și noi oamenii, după timpul nașterii: nocturni, matinali, diurni sau serali; în una din fazele de lună: nouă-plină, prim pătrar-ultim pătrar. La fel ne sincronizăm cu anotimpul în care ne-am născut, ca și grîul de toamnă, de primăvară...

În baza teoriei cronologice a naturii organice, am dedus legea vitalității în funcție de timpul natal al fiecăruia dintre noi. În ordinea timpului real reversibil, repetarea condițiilor naturale similare celor natale stimulează funcțiunile vitale și crește vitalitatea la maximum, iar repetiția condițiilor naturale contrare inhibează funcțiunile vitale și scade vitalitatea la minimum. Între maxim și minim avem o fază descendentă, iar între minim și maxim avem o fază ascendentă. Această legitate are valabilitate în toate orizonturile temporale: anuale pe anotimpuri, lunare și zilnice pe faze.

În total, există 64 de tipuri de timp sau cronotipuri, rezultați din combinațiile posibile ale celor patru anotimpuri X 4 faze de lună X 4 faze pe zi – și tot atîtea tipuri de organisme adaptate-sincronizate fiecare cu timpul său natal, ca și cu spațiul natal, pe care le numim corpuri ceasornice sau biocroni. **Practic**, cu ajutorul biocronului în limitele celor patru faze centrate pe datele nașterii persoanei în cauză se poate cunoaște în ce limite evoluează viața, vitalitatea: maximă-descendentă-minimă-ascendentă, în an pe luni, în fiecare lună pe zile și în fiecare zi pe ore, deci cronograma sau bioritmul personal.

Biocronul aparat, ceas sau calculator, brevet RSR 60802/1975 se impune prin următoarele caracteristici structurale și funcționale: timpul real integral (anual, lunar și zilnic) este reprezentat pe trei discuri concentrice și mobile, care se potriveșc la purtător: mecanic, după fusul orar și organic, după timpul natal, în dreptul unui reper figurat la mijlocul sectorului verde, pe placa de bază, în locul orei 12, la care se potriveșc discurile după datele

nașterii fiecăruia. Celelalte trei sectoare ale plăcii de bază sau ale geamului, sint colorate: mov pentru faza descendentă, roșu pentru faza minimă și galben pentru fazele de creștere-ascendente, iar verde este culoarea fazelor maxime, ale timpului natal cu duratele: 91 zile în an ($\pm 45 \pm 1$, ziua nașterii), 7 zile în lună ($\pm 3 \pm 1$, ziua nașterii) stabilite după calendarul fazelor de lună și 6 ore din zi (± 3 ore pe baza orei de naștere).

Fiecare fază are aceleași durate, dar pentru fiecare persoană limitele calendaristice variază în funcție de datele nașterii și în funcție de acestea variază vitalitatea. Deși toți trăim, în timp, aceleași ore, numai unii „pică de somn” la anumite ore, care de regulă sint cele opuse celor natale; pentru serali, dimineața este somnul mai odihnitor; pentru matinali, seara; diurnii, noaptea trebuie să doarmă, pentru că dacă au pierdut o noapte, două-trei zile nu se simt bine, iar nocturnii ziua trebuie să se odihnească. În orele opuse celor natale, vitalitatea este minimă, datorită influenței inhibitoare a condițiilor contrare.

În concluzie, aceeași condiție naturală este ca o sabie cu două tăișuri: pe unii îi stimulează, iar pe alții îi inhibează, îi irită, îi obosește și cele mai multe accidente se produc din această cauză.

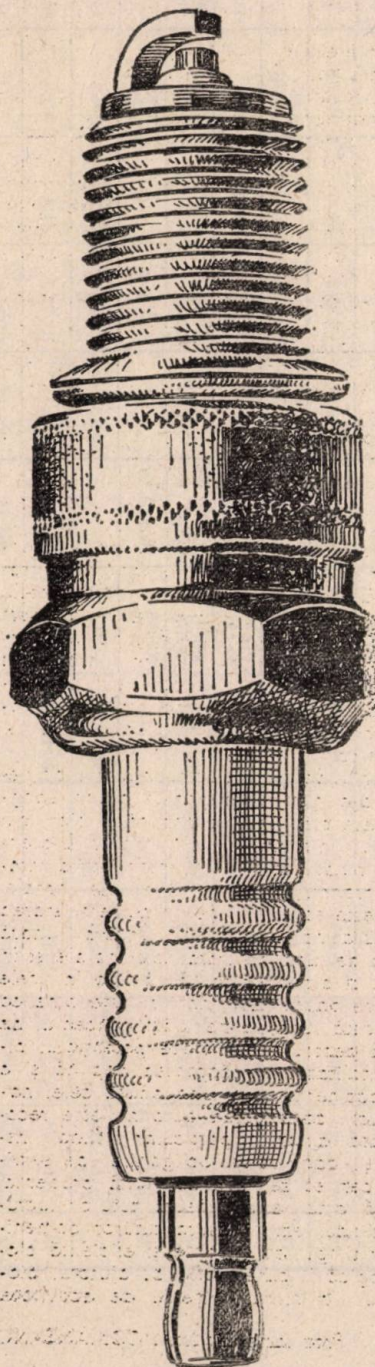
Cu ajutorul biocronului la bordul mașinii, potrivit la purtător după fusul orar și timpul natal, putem preveni accidentele așa cum s-a arătat și în revista Autoturism nr. 12/1978. Toate funcțiunile fizice, fiziologice și psihologice variază paralel cu evoluția tetrafazică a complexului de condiții naturale, cosmo-cronotipice, cu dinamica lor: mecanică, chimică, fizică și energetică.

Recomandăm fiecărui conducător de vehicul, așa cum își cunoaște grupa sanguină, este bine să-și cunoască și bioritmul personal. Importante sint, însă, și biosensurile, bioduratele și biointensitățile vitalității proprii. În luna opusă celei natale, deci peste șase luni de la naștere, starea de slăbiciune este triplă: anuală, lunară în faza de lună contrară celei natale și în fiecare zi din această săptămîină în cele șase ore opuse celor natale. Este bine ca în această lună să ne luăm concediul de odihnă pentru a ne refăce potențialul biotic, vitalitatea și sănătatea deplină și a evita accidentele. În luna opusă celei natale nici conducerea auto nu este recomandată, chiar în particular, fiind riscantă și, dacă totuși obligațiile de serviciu o cer, să se facă cu multă prudență.

Dacă omul este măsura tuturor lucrurilor, timpul este măsura tuturor oamenilor. Iar timpul ca precizie și eficiență biopsihologică îl putem afla cu ajutorul biocronului, în orice domeniu de activitate.

Prof. Iancu Scutușu COMĂNEANU

DECALOGUL BUJIILOR



Bujia are un rol determinant în finalizarea sistemului de aprindere al oricărui motor cu ardere prin scînteie. De tensiunea necesară dintre cei doi electrozi ai bujiei depinde obținerea unei aprinderi optime a amestecului carburant din camera de ardere. Amintim, de asemenea, că „viața” bujiei este limitată. Verificările în exploatare și testările de laborator demonstrează că după un anumit număr de kilometri parcurși, bujiile nu mai asigură o funcționare corespunzătoare a motorului, un randament economic în exploatarea autoturismului.

Cu gândul de a prefăta Tabelul comparativ al bujiilor, editat de Întreprinderea SINTEROM din Cluj-Napoca (tabel pe care îl publicăm în paginile alăturate), în rîndurile ce urmează am alcătuit un decalog al bujiilor, folosindu-ne și de recomandările date de constructorii bujiei românești, Sinterom:

- Pentru o exploatare corespunzătoare a autoturismului, în condiții cit mai economice, trebuie să se utilizeze numai acele bujii ale căror caracteristici corespund cu cele recomandate de constructorul autovehiculului;

- În cazul unui regim sever de exploatare se va monta la motor un set de bujii mai reci cu o clasă decit cele recomandate;

- Atunci cînd autoturismul este exploatat în condițiile unui regim mai lent (în oraș, de pildă) se vor monta bujii mai calde cu o clasă decit cele recomandate.

- Bujiiile au „viața” lor, cea prescrisă de fabricant în urma verificărilor în exploatare și a testărilor de laborator:

- 15.000 km parcurși pentru motoarele în patru timpi răcite cu lichid;
- 10.000 km parcurși pentru motoarele în patru timpi răcite cu aer;
- 8.000 km parcurși pentru motoarele în doi timpi răcite cu lichid;
- 6.000 km parcurși pentru motoarele în doi timpi răcite cu aer.

- Pentru a asigura o bună funcționare a bujiilor se va practica reglarea distanței între electrozi, după fiecare 5.000 km parcurși pentru motoarele în patru timpi și după fiecare 2.000 km parcurși pentru motoarele în doi timpi;

- Distanța optimă între electrozi este de 0,6-0,7 mm. Majorarea cotei peste 0,7 mm se recomandă dacă sistemul de aprindere este prevăzut cu un dispozitiv electronic care ridică tensiunea curentului din înfășurarea secundară a bobinei de inducție;

- Bujia care are deteriorat materialul izolator, indiferent de norma de utilizare, trebuie înlocuită;

- Deteriorarea electrozilor și, îndeosebi, „dispariția” electrodului central, este cel mai evident semnal că bujia respectivă nu mai asigură intensitatea necesară curentului electric pentru o aprindere optimă a amestecului carburant;

- Folosirea bujiilor peste norma garantată de constructor poate duce la un consum suplimentar de carburant a cărui valoare depășește de cîteva ori prețul unui set de bujii noi;

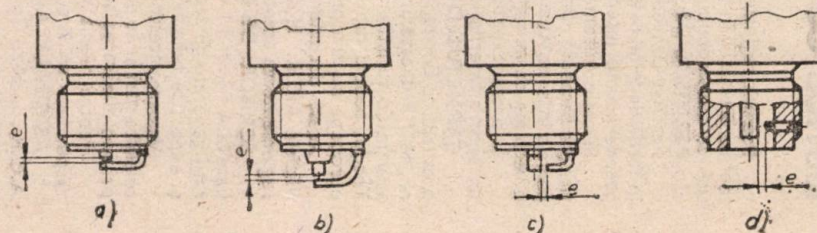
- În alegerea setului de bujii pentru motorul cu ardere prin scînteie, trebuie să avem în vedere următoarele caracteristici: diametrul filetului, lungimea părții filetate și valoarea termică - caracteristici cuprinse în tabelul comparativ pe care-l publicăm.

V. DOCHIA

TABEL COMPARATIV

Lungimea fișei	SINTEROM	A.C.	BOSCH	CHAMPION	ISOLATOR	K.L.G.	LODGE	MARCHAL	MARELLI	MOTOR- CRAFT	N.G.K.	PAL	Pozitia electrozilor
12,5	M 14-95	45F	W45T1	L-90	--	--	--	--	CW3N	--	B-4H	--	a
12,5	M14-145	M42F; M43P; M45F; 46FP	W95T1	L-8; L-10 L-14; L-9J	M14-95	F20	B14; BB14; BN	37S	CW4N	A11; A11X; A11-XM	B-4H	14-5	a
12,5	M14-175	42F; 42LZ 44F; 44FP	W145T1	L-10; L-88 L-88A	M14-145	F50	CN; HBN	35/36; 37S	CW5N	AE3; AE4	B6HS	14-5	a
12,5	M14-195	42F; 42PA 43FO; 44FA	W175T1	L-7; L-7J L-10S	M14-175	F70	C14; CC14 H14; HN	35B; 35M; 35S	CW6N	AE4	B6HS	14-7	a
12,5	M14-225	43F; 43EO 44FA	W175T1	L-7; L-7J L-10S	M14-175	F70; F75	C14; CC14 H14; HN	35M; 35S 36; 36B	CW6N	AE6	B6HS	14-7	a
12,5	M14-240	43F; 42FF	W225T1	L-10S; L-1S; L-81	M14-225	F75; PF80	H14; HN 2HN; 2H	35P; 35M	CW7N	AE2	B7HS	14-8	a
12,5	M14-260	42FF	W240T1	L-81; L-4J L-5	M14-240	F80	2HN; 2H BNP	34S	CW8N	AE2	B7HS	14-9	a
12,5	M14-280-A	--	W280T13S	L-2G	--	F100	--	2/32	--	--	--	--	c
12,5	M14-P-225	43FS	W200T35	L-87Y	PM14-225	F85P; GT7	2HNY	35; GT34D	CW7NP	AE32	BP7HS	14-8Y	b
12,5	M14-P-240	42FS	W225T35	L-82V	PM14-240	F85P; GT7	2HNY	GT34(D)	CW7NP	AE22	BP7HS	14-8Y	b
12,5	M14-L-260	--	W240T16	L-62R	--	--	--	--	--	--	R-8N; E-8HC	--	d
19	M14-L-145	47XL; 46XL; 46N; 45N	W95T2 W125T2	N-21; N-48 N-8; N-813	--	FE30; FE50	BL14; BLN CLNH	36HS	CW3L CW4L	AG5	B-4E	14L-5	a
19	M14-L-175	45XL; 44N; 44XLV	W145T2 W160T2	N-8; N-6	M14-145/2	FE50; FE75	HBLN; HL CCL14	GT35H(D)	CW5L CW6L	AG7 4GS-J25	B5ES B6ES	14L-5 14L-7	a
19	M14-L-195-A	--	W200T27	N-8Y	--	FE65P; GT6L	HL; HLN	--	CW7LP	--	H7ES E-7EC	--	c
19	M14-L-225	44XL; 44XL; 43N; C42N	W175T2	N-84; N-5; N-4	M14-175/2	FE70	--	35HS	CW7L	AG2; AG2M	B6ES	14L-7	a
19	M14-L-240	C42N; 43XL; 42XL	W225T2	N-4	M14-225/2	FE70; FE80 HLN	2HLN; 2HL	35H; 2/33H HF34F	CW7L	AG3	B8ES	14L-8	a
19	M14-LP-240	41-2XLS 41XLS	W230T30	N-6Y	--	FE125P; GT7L	2HLN	GT34HLD	CW8LP	AG12	BP7ES BP8ES	14L-9Y	b
19	M14-LP-260	41XL	W260T30	N-64Y	--	FE135P; GT8L	3HLN	--	CW8LP	AG12 Ra- cing	--	14L-9Y	b
18	M14-LX-280	--	W270T17	--	--	--	PL47	V280	CW44	--	--	--	

18	M14-LX-340	—	W310T17	N-58R; NA-12	—	—	—	RR33HSS	CW112L	—	B-95EN(P)	—	d
18	M14-LX-379	S40XLC	W340T17	N-55R; N-57R; NA-14	—	—	—	HA32RS	CW12L	—	B-95EN(P)	—	d
18	M14-LX-400	—	W370T17	N-53T; NA-19	—	—	—	RR32HS	CW13L	—	B-10EN(P)	—	d
12,5	M18-45	88	M35T1	—	M18-45	—	LM1; SC	—	CM1N	BT15	AB-2	—	a
12,5	M18-95	88	M45T1	9; C15; D-21	M18-45	—	3BL	H4	CM2N	—	AB-2	—	a
12,5	M18-145	C86; C85	M95T1 M95T5	8CPR 6MJ	M18-95 M18-145	LN1; C3; LN30	EBL; BV	22L; 22LM CR19L	CM3N	BT10	A-6; AB-6	18-5 T18-5	a
12,5	M18-175	C85; M85	M145T1 M145T5	D-14; 7Com 6Com; 6Com92	M18-145	M50; C1; CV; CVN; H1	CV	21C; 21E; 21L; CR17	CM4N	BT4; BF6 BT8; B8X	AB-6	18-5 T18-5	a
12,5	M18-195	C82; M84	M175T1	UK-10; 5MJ	M18-175	M60; H1; HN18	HBV; H18	20C; 20E; 20L	CM5N	B4X; B4X-M	AB-6	18-7 18-7W	a
12,5	M18-225	C82; C83; M84	M175T1	UK-10; 5MJ; K-13	M18-175	M60; H1; HN18	HBV; H18	20C; 20E; 20L	CM5N	B4X; B4X-M	AB-6	18-7 18-7W	a
12,5	M18-240	M83	M225T1	K-11; K-9 D-10	M18-225	M60; M70	HV; H18	19C; 19E; 19L	CM6N	B3X; B3X-M	AF; AB-7	18-8W	a
12,5	M18-260	M82	M240T1	D-9; D-6; 4Com	M18-240	M80	2HV	2/13; 17C	CM6N	BT3	A-8	18-8W	a
9	M18-C-95	85T; 86T	MA95T1	870	AM18-125	MT50; TMT50	CTN18	—	CM3T	BF7	A-4F	—	a
9	M18-C-145	85T; 86T	MA95T1	870	AM18-125	MT50; TMT50	CTN18	—	CM3T	BF7	A-4F	18F-5	a
9	M18-C-175	84T	MA145T1	860	AM18-125	MT50; TMT50	CTN18; C3	—	CM3T; CM4T	BTF6	A-6F	18F-5	a
9	M18-C-195	83T	MA175T1	F-10	—	—	—	—	CM4T	BTF31	A-6F A-7F	—	a
9	M18-C-225	83T	MA175T1	F-10	—	—	—	—	CM4T	BTF31	A-6F; A-7F	—	a



cabinet juridic

PRESTAȚII ACORDATE DE AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN MEMBRILOR SĂI, CARE EFECTUEAZĂ CĂLĂTORII TU- RISTICE CU AUTOMOBILUL ÎN STRĂINĂTATE

Potrivit reglementărilor în vigoare, Automobil Clubul Român acordă membrilor săi următoarele prestații, în vederea îndeplinirii cerințelor legale pentru efectuarea unor călătorii turistice cu automobilul în străinătate:

PERMISUL DE CONDUCERE INTERNAȚIONAL

Potrivit Convenției circulației rutiere de la Geneva din 1949 și al celei din 1968 de la Viena, în țările unde nu este recunoscut permisul național de conducere, conducătorul auto trebuie să posede permis internațional de conducere.

Filiarele Automobil Clubului Român eliberează acest permis pe baza prezentării vizei turistice din pașaport, din care rezultă destinația călătoriei turistice cu automobilul și care impune un permis internațional. Permisul de conducere internațional se eliberează numai persoanelor cu o vechime de minimum 1 an, de când posedă permis de conducere.

În prezent toate statele europene recunosc permisul român de conducere, nefiind necesar un permis internațional de conducere decât în unele țări extra-europene.

CARNETUL DE TRECERE PRIN VAMĂ (CPD) SAU TRIPTICUL

prevăzut de Convenția vamală de la New York din 1954, la care România a aderat prin Decretul nr. 441/1960, este un document de scutire temporară a taxelor de import pentru autovehiculele aparținând turiștilor care călătoresc în afara statului în care își au domiciliul sau reședința. Totuși, pentru rațiuni de simplificare a formalităților vamale și turistice, autoritățile vamale europene nu mai pretind acest document.

Acest document este însă necesar pentru țările extra-europene și se eliberează de filialele A.C.R., la cerere, pe baza prezentării vizei din pașaport și în condițiile normelor ce reglementează aceste documente.

SCRISORI DE CREDIT — reprezintă instrumente financiare — în rețeaua cluburilor afiliate la A.I.T. și F.I.A. — cu care turiștii automobilisti români pot efectua plăți pentru reparații generate de accidente sau defecțiuni tehnice, cheltuieli de spitalizare, onorarii de avocați și expertize tehnice.

Valoarea acestor scrisori însumează 1.500 lei pentru țări socialiste și 300 franci elv. pentru celelalte țări și se eliberează la cerere de filialele A.C.R. în condițiile regulamentului A.C.R. privind eliberarea scrisorilor de credit.

Pentru relația Vest, scrisorile de credit se eliberează numai după încheierea asigurării de răspundere civilă și avarii (casco), valabilă pentru țările respective.

ASIGURĂRI AUTO cu valabilitate numai în afara teritoriului R.S.R., se încheie de filialele A.C.R., în baza Convenției de mandat încheiată între A.C.R. și A.D.A.S. Aceste asigurări se pot încheia pentru răspundere civilă sau avarii, ori pentru ambele cazuri. Asigurarea se poate încheia pe o durată de cel puțin 10 zile.

Precizăm că asigurarea de răspundere civilă este obligatorie în toate țările europene, astfel încât turistul automobilist este obligat să aibă încheiată o asemenea asigurare care este de preferat s-o încheie în R.S.R., deoarece în străinătate se încheie cu plata în valută.

Primele de asigurare sînt diferențiate în funcție de țările vizitate, iar la asigurarea pentru avarii și în raport de capacitatea cilindrică a autoturismului. Astfel, la asigurarea de răspundere civilă auto, prima lunară este de 170 lei pentru țările socialiste și de 430 lei pentru celelalte țări. La asigurarea pentru avarii, prima lunară pentru un autoturism Dacia 1300 este de 515 lei pentru țările socialiste și de 725 lei pentru celelalte țări. La asigurările contractate pe o durată de 10 zile, primele lunare se reduc cu 50%, iar la cele pe o durată de 15 zile cu 40%.

REVIZIA GENERALĂ A AUTOMOBILULUI. Această prestație se acordă gratuit, eliberarea scrisorilor de credit fiind condiționată de efectuarea acestei revizii tehnice.

Membrii A.C.R. beneficiază în străinătate, în cadrul unor înțelegeri bi sau multilaterale, cu cluburile și organismele internaționale de profil, de următoarele prestații:

ASISTENȚĂ JURIDICĂ. Pe baza aderării A.C.R. la regulamentul multilateral de asistență juridică a A.I.T. și F.I.A., membrii A.C.R. beneficiază de consultații juridice gratuite, la toate cluburile partenere din străinătate, afiliate la aceste organisme internaționale.

Cluburile partenere au organizat servicii juridice care acordă asistență juridică, prin consultații juridice, îndrumări și recomandări în situațiile ce impun consultarea unui organ de specialitate.

ASISTENȚĂ TURISTICĂ. Cluburile partenere din străinătate acordă o asistență turistică complexă, începînd cu informații turistice, elaborare de itinerare, organizare de acțiuni turistice, precum și efectuarea unor operațiuni economice legate de activități de turism auto. De asemenea, membrii A.C.R. pot obține pliante, hărți și alte materiale informative turistice.

ASISTENȚĂ TEHNICĂ RUTIERĂ. Cluburile automobilistice din țările socialiste acordă membrilor A.C.R. aceleași avantaje ca și membrilor proprii, în caz de depanări, remorcări, sau remedierea unor mici deficiențe tehnice.

Celelalte cluburi asigură în general un regim preferențial în asistență tehnică rutieră pentru membrii cluburilor afiliate la A.I.T. și F.I.A.

Toate cluburile acordă consultații tehnice gratuite.

dr. O. REINDL

VITEZA DE CIRCULAȚIE ÎN EUROPA (septembrie 1979)

Țara	Autoturisme	Autoturisme cu rulotă
0	1	2
ANGLIA		
— în localități	48	48
— în afara localităților	96	80
— pe autostrăzi	112	80
AUSTRIA		
— în localități	50	50
— în afara localităților	100	100
— pe autostrăzi	130	130
BELGIA		
— în localități	60	60
— în afara localităților	90	90
— pe autostrăzi	120	120
BULGARIA		
— în localități	60	60
— în afara localităților	80	70
— pe autostrăzi	120	100
R.S. CECOSLOVACĂ		
— în localități	60	60
— în afara localităților	90	90
— pe autostrăzi	110	90
DANEMARCA		
— în localități	60	60
— în afara localităților	80	70
— pe autostrăzi	100	70
ELVEȚIA		
— în localități	60	60
— în afara localităților	100	60
— pe autostrăzi	130	80
R.D. GERMANĂ		
— în localități	50	50
— în afara localităților	90	90
— pe autostrăzi	100	100
R.F. GERMANIA		
— în localități	50	50
— în afara localităților	100	80
— pe autostrăzi	130	80

Tara	Autoturisme	Autoturisme cu ruloă
0	1	2
FINLANDA		
— în localități	50	50
— în afara localităților	80	70
— pe autostrăzi	120	80
FRANȚA		
— în localități	60	60
— în afara localităților	90	90
— pe autostrăzi	130	130
GRECIA		
— în localități	50	40
— în afara localităților	80	80
— pe autostrăzi	80	80
ITALIA		
— în localități	50	50
— în afara localităților	80/110	80/110
— pe autostrăzi	90/140	90/140
	(în raport de capacitatea cilindrică)	
R.S.F. IUGOSLAVIA		
— în localități	60	60
— în afara localităților	80	80
— pe autostrăzi	100	80
LUXEMBURG		
— în localități	60	60
— în afara localităților	90	90
— pe autostrăzi	120	120
NORVEGIA		
— în localități	50	50
— în afara localităților	80	60
— pe autostrăzi	90	60
OLANDA		
— în localități	50	50
— în afara localităților	80	80
— pe autostrăzi	100	80
R.P. POLONĂ		
— în localități	50	50
— în afara localităților	80	70
— pe autostrăzi	90	70
PORTUGALIA		
— în localități	60	50
— în afara localităților	80	70
— pe autostrăzi	100	70
SPANIA		
— în localități	60	50
— în afara localităților	90	80
— pe autostrăzi	120	80
SUEDIA		
— în localități	50	50
— în afara localităților	70	40
— pe autostrăzi	90	70
TURCIA		
— în localități	50	40
— în afara localităților	90	80
R.P. UNGARĂ		
— în localități	60	60
— în afara localităților	80	80
— pe autostrăzi	100	100
U.R.S.S.		
— în localități	60	60
— în afara localităților	90	70
— pe autostrăzi	90	70

REGLEMENTĂRI

privind circulația turistică automobilistică în diferite țări (august 1979)

Nr. crt.	Țara	Permisul de conducere	Asigurarea obligatorie de răspundere civilă	Carnet trecere prin vamă sau triptic	Obligatorietatea centurii de siguranță	Obligatorietatea ocupării locurilor din spate pt. copii
0.	1	2	3	4	5	6
1.	ALGERIA	Permis internațional de conducere	Carte verde	CPD	—	—
2.	ANGLIA	Permis român de conducere	" "	—	—	—
3.	AUSTRIA	"	" "	—	Da	Da
4.	BULGARIA	"	Carte albastră	—	—	—
5.	CEHOSLOVACIA	"	" "	—	Da	—
6.	DANEMARCA	"	Carte verde	—	Da	—
7.	ELVEȚIA	"	" "	—	—	—
8.	FINLANDA	"	" "	—	Da	—
9.	FRANȚA	"	" "	—	Da	Da
10.	R.D.G.	"	Carte albastră	—	—	Da
11.	R.F.G.	"	Carte verde	—	Da	Da
12.	GRECIA	"	" "	—	—	—
13.	ITALIA	"	" "	—	—	—
14.	IUGOSLAVIA	"	" "	—	Da	—
15.	MAROC	Permis internațional de conducere	Carte verde	CPD	—	—
16.	NORVEGIA	Permis român de conducere	" "	"	Da	—
17.	OLANDA	"	" "	—	Da	Da
18.	POLONIA	"	Carte albastră	—	—	Da
19.	SPANIA	"	Carte verde	—	Da	Da
20.	SUEDIA	"	" "	—	Da	Da
21.	TUNISIA	Permis internațional de conducere	" "	CPD	—	—
22.	TURCIA	Permis român de conducere	" "	—	Da	—
23.	UNGARIA	"	Carte albastră	—	Da	Da
24.	U.R.S.S.	"	" "	—	Da	—

În dezbaterile specialiștilor:

«SISTEMUL PUNCTELOR» — UN MIJLOC DE CLASIFICARE ȘI EVIDENȚIERE A CONTRAVENȚIILOR ȘI INFRAȚIUNILOR LA LEGEA CIRCULAȚIEI

Intensificarea continuă a circulației rutiere internaționale este însoțită și de noi forme și metode în activitatea de prevenire a accidentelor de circulație și de educație rutieră. Astfel, în cadrul celei de a XII-a reuniuni a Comisiei juridice a Federației Internaționale a Automobilului, desfășurată între 31 august — 2 septembrie 1979 în România, a fost dezbătut, între altele, „SISTEMUL PUNCTELOR”, un mod de clasificare și de evidențiere a încălcărilor legii circulației, luarea unor măsuri împotriva celor vinovați de încălcarea repetată a normelor de circulație.

Această problemă nu este nouă. Acum zece ani, în expunerea de motive a Comitetului european pentru problemele criminale (penale), privind adoptarea rezoluției „Decăderea din dreptul de a conduce un vehicul cu motor”, se menționa: „Pentru a combate efectiv recidiva, un „sistem al punctelor” oferă un ajutor prețios, atât din punctul de vedere psihologic, cât și pedagogic. Este firesc, deci, de a lua în considerare organizarea unui atare sistem, care ar permite, în special, să se identifice, într-un mod simplu și eficient, recidiviștii, care ar trebui să facă obiectul unei supravegheri speciale. O consecință secundară folositoare ar fi uniformizarea practicii diverselor autorități competente”.

În prezent, „Sistemul punctelor” există în următoarele state: Canada, R.F.G., Japonia, Noua Zeelandă, Singapore, Statele Unite și Iugoslavia, fără să se ajungă însă la un sistem unitar european.

Elveția posedă un sistem de „Amenzi de ordine”. O listă completă a acestor amenzi, cu cuantumul lor este stabilită limitativ. Aceste amenzi nu se înscriu în cazierul judiciar central, însă amenzile mai mari de 50 franci elvețieni, sunt înscrise în registrul cantonal.

În Franța, în cadrul unui ansamblu de măsuri ce se vor pune în aplicare la începutul anului 1980, se va introduce un sistem de „puncte de inaptitudine”. Când conducătorul auto a epuizat tot creditul său de puncte prin comiterea de contravenții sau infracțiuni, stabilite în funcție de un barem, permisul său va fi suspendat pe timp de 3 ani.

Principiile generale ale unui sistem al punctelor, aplicabil conducătorilor auto, prevăd ca regulă generală la toate contravențiile și infracțiunile stabilite limitativ, atribuirea de puncte. Sunt prevăzute excepții pentru faptele care deja au atras o sancțiune în virtutea dispozițiilor Rezoluției Nr. 1. 2(4), relative la decăderea din dreptul de a conduce un autovehicul și care sunt evidențiate separat. Sunt deopotrivă excluse de la atribuire de puncte contravențiile în materie de staționare. Exemplificativ, arătăm, că în toamna anului 1968, s-a propus să se înființeze, în Franța, un registru central al infracțiunilor și contravențiilor, în care nu se prevedea să fie înscrise abaterile privind staționarea. În R.F.G. și în Suedia, asemenea fapte nu sunt consemnate. Totuși sunt și cazuri care ar justifica această înscriere, ca de exemplu staționarea în virful unei pante, când vizibilitatea este redusă.

Dezbaterile purtate în rândul organismelor internaționale au subliniat greutatea obiective în stabilirea unui barem internațional unitar, ținând seama de deosebirile existente între legislațiile naționale, de criteriile diferite de evaluare a gradului de pericolozitate a încălcărilor normelor de circulație în diferite țări.

Totuși, în cadrul organismelor internaționale de profil s-a elaborat și propus un proiect de barem unitar, ca singură posibilitate de a pune bazele concrete ale unui sistem al punctelor.

Baremul propus este numai orientativ. El este bazat pe principiul ca toate încălcările normelor de circulație rutieră care sunt deosebit de periculoase din punctul de vedere al securității rutiere, să primească un număr ridicat de puncte.

Dacă un conducător auto săvârșește mai multe încălcări ale normelor de circulație, se pune problema suspendării dreptului de a conduce în baza prevederilor Rezoluției susmenționate. În cadrul unui sistem al punctelor, când este vorba de mai multe încălcări constatate deodată, legislațiile naționale vor trebui să fixeze o limitare în ceea ce privește numărul de puncte ce trebuie dat.

Problema termenului de prescripție constituie o altă problemă controversată. În general, se preconizează ca punctele date unui conducător auto, nu vor mai fi luate în considerare după 3 ani de la data săvârșirii faptei respective. La fel și dacă timp de 2 ani de la data săvârșirii, nici un alt punct nu a mai fost dat conducătorului.

La 5 puncte, trebuie dat făptuitorului un avertisment scris sau oral, pe cât posibil motivat și personalizat. În concepția autorilor textului, măsura trebuie să intervină automat.

Cînd totalul atinge 8 puncte, dreptul de a conduce și situația personală a conducătorului vor forma obiectul unei cercetări aprofundate. Aceasta presupune, ca regulă generală, că cel în cauză să fie ascultat de un specialist în probleme de circulație, care va hotărî apoi dacă este cazul să fie supus la un nou examen de conducere sau la un test medical. Ar putea fi luat în considerare și recurgerea la terapia de grup sau la un învățămînt special. De asemenea ar putea fi considerat necesar să se ia și alte măsuri în vederea restrîngerii dreptului de a conduce. Obiectivul principal al acestor măsuri, trebuie să constituie ajutorarea conducătorului de a-și îmbunătăți comportarea sa la volan.

Limita de la care interzicerea dreptului de a conduce se impune a fost fixată, ca regulă generală, la 10 puncte. Trebuie totuși arătat, că hotărîrea va trebui luată, ținînd seama și de împrejurările fiecărui caz concret.

Exemplificativ, vă prezentăm proiectul cuprinzînd principiile generale ale unui sistem al punctelor, aplicabil conducătorilor de autovehicule:

Menționăm că folosirea termenului „infracțiuni” se face în accepțiunea unor sisteme juridice occidentale (de ex. Franța) care adoptă sistemul tripartit și care include în categoria infracțiunilor criminale, delictele și contravențiile. În sistemul nostru legislativ actual, prin infracțiuni înțelegem faptele socialmente periculoase prevăzute ca atare de legile penale, cu excluderea contravențiilor sau a altor abateri prevăzute de legi speciale, acestea neavînd caracter penal și nemaifiind deci considerate infracțiuni.

PRINCIPIILE GENERALE ALE SISTEMULUI PUNCTELOR

I. Orice infracțiune menționată mai jos, va atrage aplicarea unui număr de puncte, autorului ei:

- (1) delictul de părăsire a locului accidentului;
- (2) conducerea de către o persoană care s-ar găsi:
 - (a) în stare de ebrietate sau sub influența alcoolului;

- (b) sub influența drogurilor, a produselor sau substanțelor care îl fac incapabil de a conduce;
- (c) într-o stare de oboseală excesivă;
- (d) inapt să conducă din alte motive.
- (3) lipsa unei asigurări de răspundere civilă;
- (4) refuzul de a da urmare dispozițiilor unui agent al autorității care are în competență circulația rutieră;
- (5) neobservarea regulilor privitoare:
 - (a) la viteză;
 - (b) la locul vehiculelor în mișcare, la sensul de mers, la încrucișări, la depășiri, la schimbarea de direcție, la trecerea peste locuri denivelate sau la trecerile pentru pietoni;
 - (c) prioritatea de trecere;
 - (d) la prioritatea anumitor vehicule, astfel cum sînt cele ale pompierilor, ambulanțele, autovehiculele poliției;
 - (e) la semnale (semafoare) și indicațiile de pe sol;
 - (f) la accesul vehiculelor pe anumite căi, mai ales din cauza greutății sau a dimensiunii lor;
 - (g) la echipamentul de securitate și încărcarea vehiculelor;
 - (h) la semnalizarea vehiculelor și a încărcăturii lor;
 - (i) la lumini și la folosirea farurilor;
 - (j) la încărcătură și la capacitatea vehiculelor.

(6) lipsa autorizării legale a conducătorului auto (permis de conducere) sau nerespectarea condițiilor autorizăției;

(7) staționarea și oprirea, ori de cîte ori împrejurările fac ca infracțiunea să fie gravă;

(8) infracțiunile care preced accidentul, dacă au cauzat moartea sau leziuni corporale cuiva.

II. Cu toate acestea, pot fi admise excepții de la punctul 1:

(1) dacă o decădere a fost pronunțată conform dispozițiilor cifrei I, paragraful 2(4) al Rezoluției relative la decădere din dreptul de a conduce;

(2) cînd o infracțiune este de minimă importanță.

III. Sub rezerva reconsiderării, în raport de elemente noi, se preconizează următorul barem de puncte:

(1) delictul de părăsire a locului accidentului = 4 puncte

— conducerea în stare de ebrietate, sub influența alcoolului, a drogurilor, a altor produse sau substanțe perturbante = 4 puncte

— conducerea într-o stare de oboseală excesivă, deficiențe grave fizice sau psihologice = 4 puncte

— infracțiuni la regulile de circulație produse prin greșală gravă, în special întoarcerea pe o autostradă sau depășirea fără vizibilitate = 4 puncte

— lipsa permisului de conducere sau nerespectarea condițiilor acestuia = 4 puncte

(2) Refuzul nejustificat de a se supune controlului stării de intoxicație sau de deficiență = 3 puncte

— excesul de viteză cu mai mult de 30 km/h sau în mod periculos față de condițiile de circulație = 3 puncte

— nerespectarea regulilor privind vehiculele în mers în caz de vizibilitate redusă = 3 puncte

— nerespectarea priorității = 3 puncte

— nerespectarea regulilor privind circulația la trecerile pentru pietoni = 3 puncte

— nerespectarea regulilor privind depășirea = 3 puncte

— nerespectarea semafoarelor luminoase de circulație și a semnelor „stop” = 3 puncte

— conducerea cu direcția sau frânele defecte = 3 puncte

— nerespectarea periculoasă a regulilor asupra luminilor = 3 puncte

(3) exces de viteză cu mai mult de 15 km/h și cu mai puțin de 30 km/h. = 2 puncte

— nerespectarea în cazurile neprevăzute sub (1) și (2) a regulilor privind vehiculele în mers, poziția lor, direcția, încrucișarea, schimbarea direcției și trecerea pasajelor denivelate = 2 puncte

— conducerea în cazurile neprevăzute sub (1) și (2) a unui vehicul care nu corespunde dispozițiilor regulamentare asupra securității și în special cu pneuri defectuoase = 2 puncte

— conducerea unui vehicul a cărui în-

cărcătură e de natură să producă un pericol sau pagube. = 2 puncte

(4), orice altă infracțiune care duce la atribuirea de puncte, conform pct. 1 și 2.

4. Dacă mai multe infracțiuni au fost constatate deodată, numărul de puncte va putea fi mărit în măsură în care este permis de legislația națională.

5. — Punctele date unui conducător, vor înceta de a mai fi luate în considerare după 3 ani de la data infracțiunii care le-au atras. Același lucru, dacă timp de 2 ani consecutiv, după aceea dată, nici un nou punct nu a mai fost dat conducătorului.

6. — Înainte de fixarea unui termen (scadență), s-ar putea lua următoarele măsuri, ținându-se seama de datele personale ale conducătorului și de toate împrejurările speței:

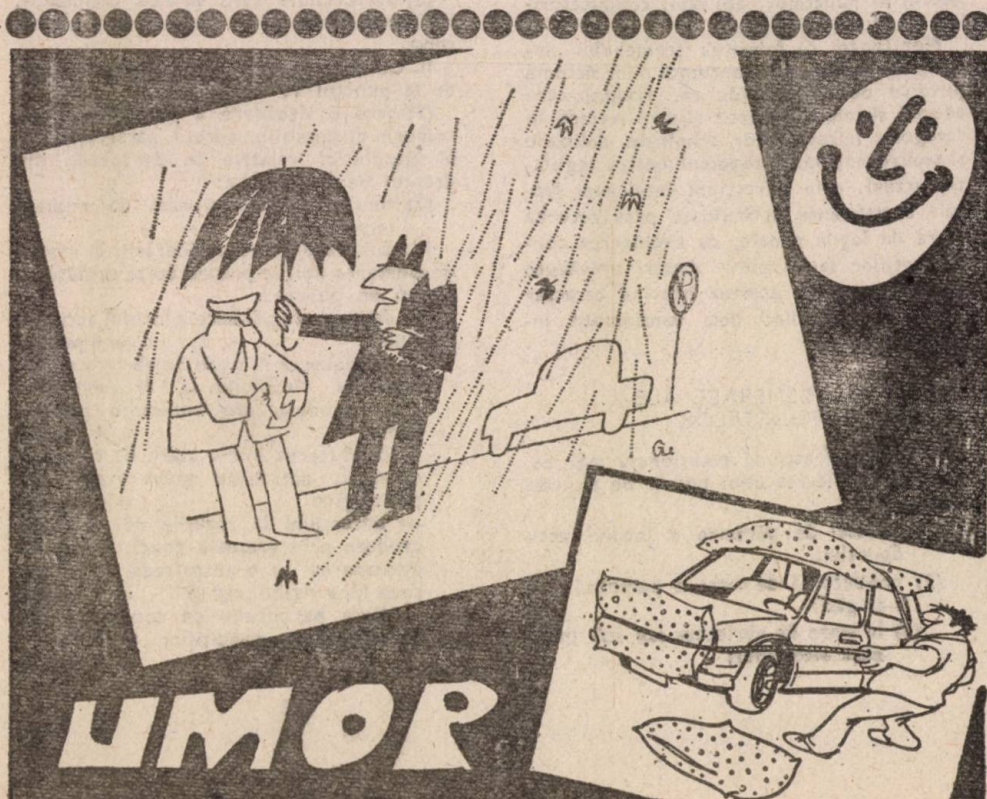
(i) dacă s-au dat conducătorului 5 puncte, va primi un avertisment scris sau verbal, pe cât posibil motivat și individualizat;

(ii) dacă i s-au dat conducătorului 8 puncte, aptitudinea sa de a conduce, ca și situația sa personală, vor face obiectul unei cercetări; va fi luată în considerare și oportunitatea unei decăderi;

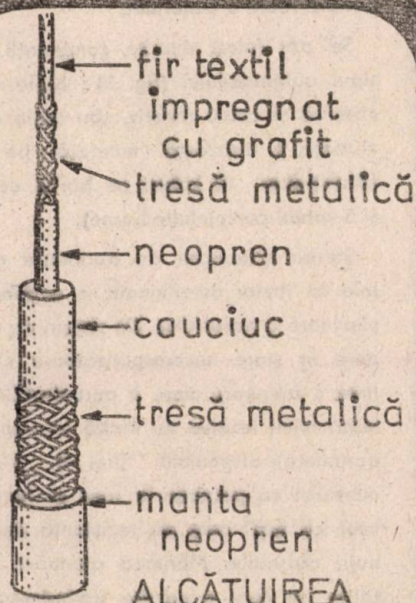
(iii) dacă i s-au dat conducătorului 10 puncte, va fi necesară, în general, o suspendare a dreptului de a conduce.

Cert este că acest sistem al punctelor va suscita încă multe dezbateri, dar premisele pentru realizarea unui sistem unitar sînt create și că tendința majoră constă în găsirea unor metode și mijloace cît mai eficiente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere.

Dr. O. REINDL



ANTIPARAZITAREA CIRCUITULUI DE ÎNALTĂ TENSIUNE



ALCĂTUIREA
UNUI CABLU REZISTIV

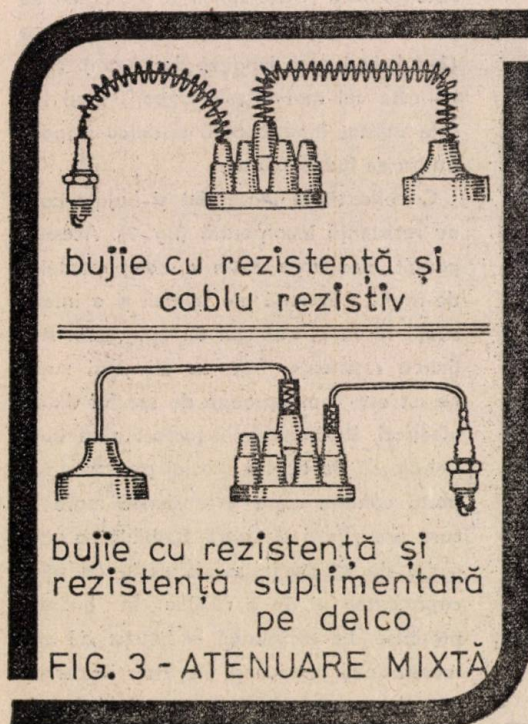
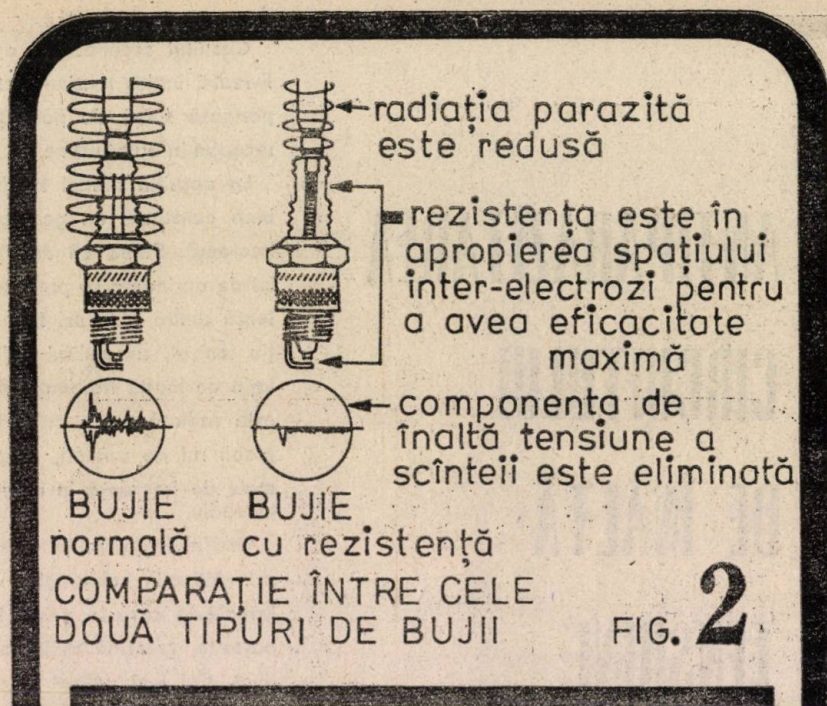
FIG. 1

Circuitul secundar al aprinderii, cel ce livrează înaltă tensiune, este cea mai importantă sursă de paraziți pentru radio-recepția în autoturisme.

La apariția înaltei tensiuni, fiecare bobină constituie un generator de înaltă frecvență. Știind că descărcarea circuitului de aprindere se produce pe mica rezistență dintre electrozi formată de un spațiu ionizat, ansamblul bujii intră în oscilație de înaltă frecvență. Această oscilație este radiată prin cablurile bujiilor, ce joacă rol de antenă, ocupând toate gamele de frecvență în care se face recepția radio.

Oscilațiile de înaltă frecvență se transmit prin inducție cablurilor și celorlalte piese învecinate care la rândul lor emit radiații parazite, crescând astfel nivelul perturbațiilor. Cel mai utilizat sistem de atenuare a paraziților folosește cordonare rezistive (fig. 1). Normele internaționale recomandă două game de utilizare: tipul LR cu rezistență mică (1–2,5 kohmi pe o lungime de 10 cm) și tipul HR, având rezistență mare (2–4 kohmi pe o lungime de 10 cm). Tipul LR este cel mai folosit. Uneori, tipul HR este utilizat între bobină și delco și pentru trasee foarte scurte.

Cu eficacitate mare sînt și bujiile care au rezistență incorporată (fig. 2). Acestea permit atenuarea mare a componentelor de înaltă frecvență ale scintei și a intensității radiației cablului de aprindere. Acțiunea rezistenței este cu atât mai mare cu cît este mai aproape de spațiul dintre electrozi. Rezistențele incorporate în bujii trebuie să fie de tip special pentru a suporta căldura mare și tensiunea mare la care sînt supuși electrozii. Stabilitatea unei astfel de rezistențe se definește cu fiind capacitatea ei de a rămîne în limitele prescrise ale rezistenței în funcție de caracteristicile termice și electrice. Rezistențele de mare stabilitate păstrează o valoare suficientă pentru menținerea unui



antiparazitaj eficient în condițiile de funcționare reală a motorului.

Se pot folosi diferite combinații după tipul automobilului (fig. 3): bujie cu rezistență și cablu rezistiv, sau bujie cu rezistență și rezistență montată pe delco (distribuitoare 10 kohmi pe borna centrală și 5 kohmi pe celelalte borne).

Starea sistemului de aprindere constituie un factor determinant în acțiunea de eliminare a paraziților. Un sistem de aprindere în stare necorespunzătoare nu admite o atenuare mare a perturbațiilor datorită micii rezerve de înaltă tensiune (de aprindere) disponibilă (fig. 4). S-a demonstrat că pornirea la rece se face mai ușor cu bujii care au rezistență decât cu bujii obișnuite. Mărimea atenuării paraziților pe care o admite aprinderea este funcție de: tipul circuitului de aprindere; de nivelul întreținerii circuitului de aprin-

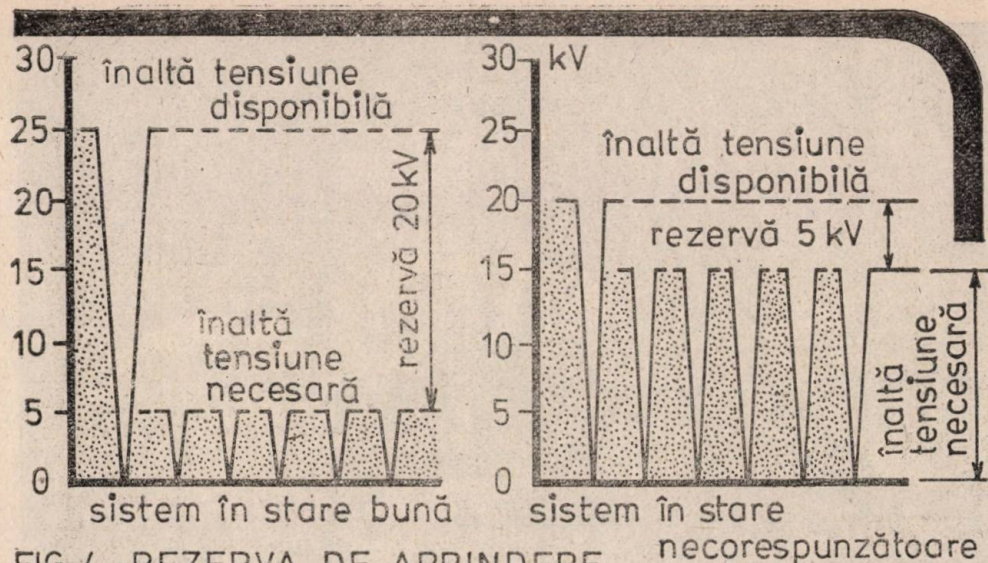


FIG. 4 - REZERVA DE APRINDERE



rău bine
ÎNȚREȚINEREA BUJIILOR
FIG. 5

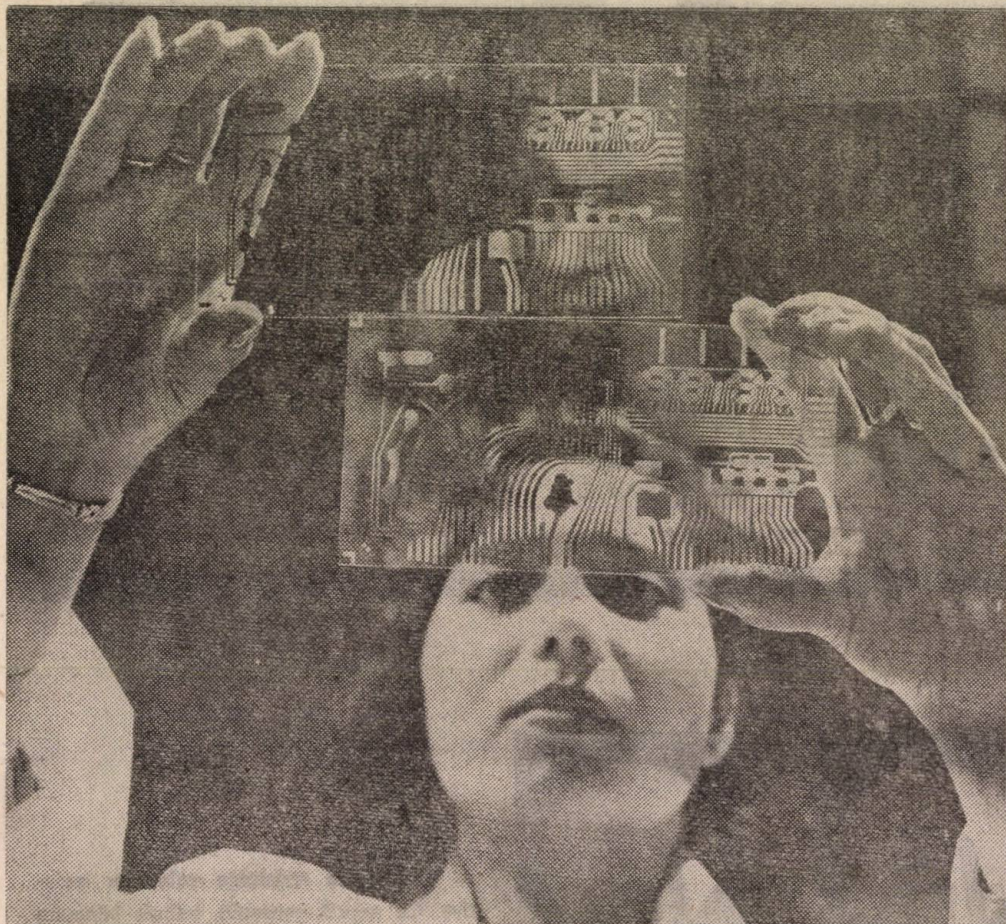
dere, oboseala bujiilor și de utilizarea automobilului.

Trebuie respectate recomandările uzinei producătoare pentru determinarea nivelului maxim al tensiunii admise.

Se crede, uneori, că întreținerea regulată a circuitului de aprindere nu are mare importanță, dar pentru antiparazitare trebuie verificat cu atenție, periodic, circuitul de înaltă tensiune. În acest sens,

se va măsura rezistența cablurilor rezistive. Ca regulă generală, trebuie înlocuite cablurile la care valoarea rezistenței a scăzut la 1/3 față de valoarea inițială. Nu trebuie tăiat vreun cablu rezistiv pentru efectuarea eventualelor interconectări și nu trebuie reparată vreo extremitate a cablului (trebuie înlocuit cablul). Trebuie verificate distanțele între electrozii bujiilor (fig. 5). De asemenea, trebuie îndepărtat grafitul adunat la distribuitor. Este necesară, în același timp, verificarea continuității circuitului de înaltă tensiune. S-a constatat că o întrerupere a continuității de 0,01 mm determină în circuitul de înaltă tensiune foarte importante radiații parazite. Aceste întreruperi apar des la bornele bujiilor, distribuitorului și bobinei.

Ing. Stelian LOZNEANU



Automobilul viitorului va avea un bord fără piese în mișcare. Informațiile de care are nevoie conducătorul auto vor fi afișate electronic. O dovadă în acest sens sînt și rezultatele recente ale unor cercetători englezi specializați în accesorii auto. Ei au realizat un sistem avansat de afișare care se bazează pe circuite imprimate în plăci de sticlă. Starea circuitului conductiv și a suportului de sticlă se examinează, după cum rezultă și din fotografie, cu mare atenție.

ELECTRONICA AUTOMOBILULUI ÎN „OFENSIVĂ”

Posibilitatea de a transmite comenzi diferitelor componente ale automobilului, fără efort, dar cu precizia cerută de securitatea rutieră, ca și obținerea unor informații ce contribuie la sporirea siguranței traficului și la exploatarea corectă a automobilelor au făcut ca dispozitivele electronice să devină centrul atenției proiectanților. Mai ales după extinderea producției de mare serie a circuitelor integrate – cu mari posibilități funcționale, comprimate în volum redus – constructorii de automobile au ajuns la concluzia că al doilea „șofer” al mașinii poate fi dispozitivul – sau grupul de dispozitive – cu comandă electronică.

În afara sistemului de frinare antiblocaj, de pildă, în cadrul salonului auto de la Frankfurt, a fost expus de către firma Teves un dispozitiv similar, care urmărește mișcarea de rotație a roților: cînd una dintre roți, sau mai multe, își mîșcorează viteza de rotație, apărînd pericolul acvoplanării, un sistem de alarmă avertizează pe șofer despre pericolul apărut, astfel încît acesta să evite frînarea bruscă, virarea „scurtă” sau orice manevră ce poate constitui cauza derapajului. Captorii montați la roți, pentru semnalizarea pericolului de acvoplanare, pot fi utilizați și ca surse de informare a centralei electronice, din sistemul de frînă antiblocaj.

O altă „îmixtiune” a electroniştilor în activitatea constructorilor de automobile, a fost făcută de firma Bosch, care a construit un sistem electronic de poziţionare a scaunelor din faţă ale autoturismelor. Cu ajutorul unei simple claviaturi, scaunul se apropie de volan, se depărtează, se ridică sau i se înclină spătarul la un unghi acceptat de şofer sau pasager. Mai mult, prin includerea în sistem a unui memorator, cei care folosesc frecvent un autoturism pot comanda poziţionarea scaunelor exact aşa cum le-au avut înaintea modificării făcute de alt şofer, de pildă.

Un alt dispozitiv util, apărut în cursul acestui an ca nouitate pentru autoturisme, dar existent deja în cabina unor camioane grele, este indicatorul electronic pentru semnalarea variaţiilor de presiune în pneuri. Indicatorul permite şoferului să identifice din cabină pneul la care presiunea este scăzută, putând astfel să intervină pentru evitarea deteriorării anvelopelor, pentru prevenirea excesului de consum a combustibilului.

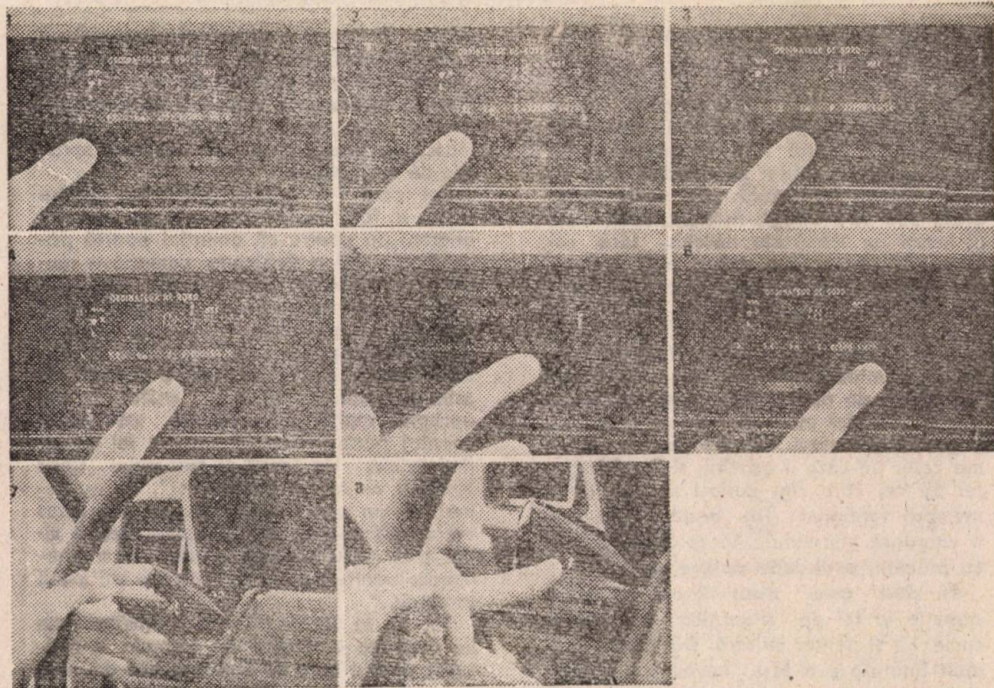
Firma VDO a construit un radar de bord, care indică şoferului distanţa faţă de vehiculele aflate în faţă: pe ceaţă, noaptea sau în orice situaţie în care vizibilitatea este precară, radarul înlesneşte efectuarea manevrelor de evitare a unei coliziuni, grave în condiţiile menţionate.

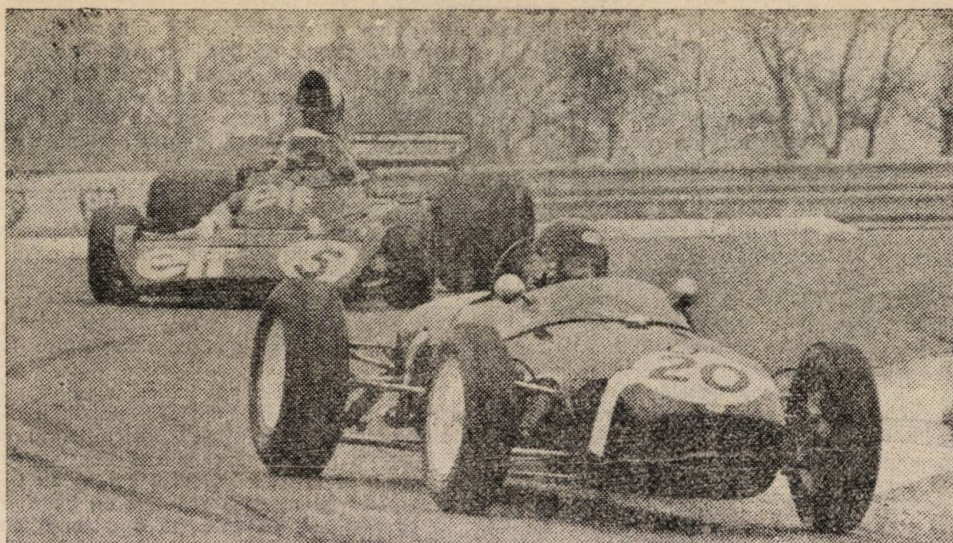
În fine, calculatoarele de bord au devenit mai precise. Ele pot indica, cu ajutorul unui captor de debit, cantitatea de benzină consumată la un moment dat, stabilind, cu alte cuvinte, care este poziţia economică a piciorului pe pedala de acceleraţie, la o anumită viteză de deplasare. Calculatorul poate informa despre consumul de benzină de la plecare şi pînă la un moment dat, consumul mediu la 100 km parcursi, cantitatea de benzină rămasă în rezervor, distanţa ce poate fi parcursă cu această cantitate de benzină şi viteza optimă pentru ca rezerva de benzină să poată fi utilizată pe o distanţă cât mai mare.

Aşadar, introducerea sistemelor electronice în domeniul construcţiei de autovehicule, îşi dovedeşte din plin utilitatea. Evident, preţul de cost, relativ ridicat limitează utilizarea, dar, odată cu progresele ce se vor face în tehnologia de fabricaţie, şi cu reducerea preţului de cost, este de presupus că automobilele viitorului îşi vor calcula singure, de pildă, viteza optimă din punctul de vedere al consumului de carburant.

Şt. CIOBANU

Graţie ordinatorului de bord se obţine : 1 — ora, 2 — timpul scurs de la plecare, 3 — kilometrajul parcurs, 4 — cantitatea de benzină consumată, 5 — consumul la 100 km, 6 — media orară realizată, răspunzând diverselor întrebări care se pot pune în legătură cu drumul. Sub volan, programatorul de viteze 7 permite, printr-o simplă apăsare cu degetul, selecţionarea unei poziţii, care se stabileşte automat, de a o abandona sau relua în cele din urmă (8) datorită memoriei sale comandate printr-o atingere a levierului.





George Harrison conducind, pe circuitul de la Donington, celebrul Lotus 18 pilotat cindva de Stirling Moss (20), supravegheat indeaproape de Jackie Stewart, care-l urmează într-o mașină Tyrrell (5)

A DOUA PASIUNE

A UNUI BEATLE

George Harrison, prim-chitaristul fostei formații „The Beatles”, are, de la o vreme, o mare pasiune pentru cursele de Formula 1. Alături de prietenul său apropiat, Jackie Stewart, el este adesea văzut în compania piloților de Grand Prix. După ce multă vreme a fost un idol al tinerilor care se îngrămădeau să-l vadă, să-i ceară autografe sau să-i atingă hainele, acum este el însuși un admirator deschis, fără rezerve, al altora. S-a retras fără regrete, din tumultul vieții datorite muzicii, în liniștea familiei și a amintirilor. Cînd nu este acasă, cu soția sa Olivia și băiatul său de zece ani, Dhani, Harrison este, aproape întotdeauna, la curse. El merge la cursele de automobile pentru a savura din spectacolul monștrilor de pe piste nu și pentru a fi văzut. Rămîne tăcut în preajma celor pe care îi admiră, și îi evită astfel pe cei care sînt curioși să afle dacă membrii formației „The Beatles” vor mai fi vreodată împreună. Acceptă, în schimb, cu plăcere, o discuție despre curse.

Pe cînd avea doar 12 ani, simțea o atracție la fel de puternică atît pentru curse, cît și pentru chitară. Din motive mai mult financiare a fost nevoit să aleagă

chitara. Pentru a-și cumpăra prima chitară a trebuit să împrumute 2 lire și 10 cenți.

Acaparat apoi cu totul de muzică, el a pierdut legătura cu cursele: de prea puține ori și-a putut permite să le urmărească la televizor sau să citească revistele de specialitate.

Cel care i-a reinviat pasiunea pentru curse a fost Jackie Stewart. Au devenit prieteni nu pentru că amindoi poartă părul lung și au o slăbiciune comună – rockul – ci datorită unei afinități mai profunde. Jackie Stewart l-a ajutat pe George Harrison să pătrundă în culisele curselor de automobile, i-a oferit aprecieri autorizate asupra celor mai subtile tehnici ale artei curselor. A devenit, astfel, un om apropiat multor piloți. „Este un mare avantaj pentru mine că sînt un fel de independent”, i-a spus el ziaristului Chris Hockley de la revista „Motor”. Eu nu semăn cu un spion pentru Ferrari sau Lotus ori cu altceva similar. Aceasta este o situație cu totul privilegiată. Nu sînt o amenințare pentru nimeni, așa că toți îmi arată prietenie.”

Tot de la Jackie Stewart a învățat cum se conduce o mașină de formula 1, rațiunile pentru care se schimbă atît de des

vitezele și multe alte lucruri. În 1979, G. Harrison a putut lua parte, astfel, alături de prietenul său, la clasică demonstrație cu mașini de Grand Prix de la Donington. Ușurința cu care conduce l-a făcut o figură populară printre piloții de formula 1.

Supravegheat și îndrumat îndeaproape de J. Stewart, el a condus, la Donington, și faimosul Lotus 18, pilotat cindva de Stirling Moss. Cu aceeași răbdare l-a ajutat prietenul său să stăpînească și o mașină de Formula 1 din generația modernă. Participînd pe circuitul Brands Hatch la încercarea unei mașini TS 19, l-a lăsat și

pe G. Harrison să o piloteze cîteva ture. „A fost fantastic, a spus el pe urmă. Dar senzația pe care am încercat-o eu nu se poate înțelege decît trăind-o.”

Cele două pasiuni ale lui G. Harrison – chitara și cursele – nu-i sînt străine nici fiului său, Dhani. Dar, după cum spunea tatăl său aceluiași ziarist, „băiatul va hotărî singur ce muzică o să cînte, dacă o să-i vină să cînte și va decide tot singur ce mașină o să conducă. Va ajunge, poate, să conducă o rachetă sau altceva similar. Dar cine știe ce vehicule vor pilota copiii noștri cînd vor ajunge la vîrsta noastră?”



EXCURSII —

EXCURSII —

EXCURSII

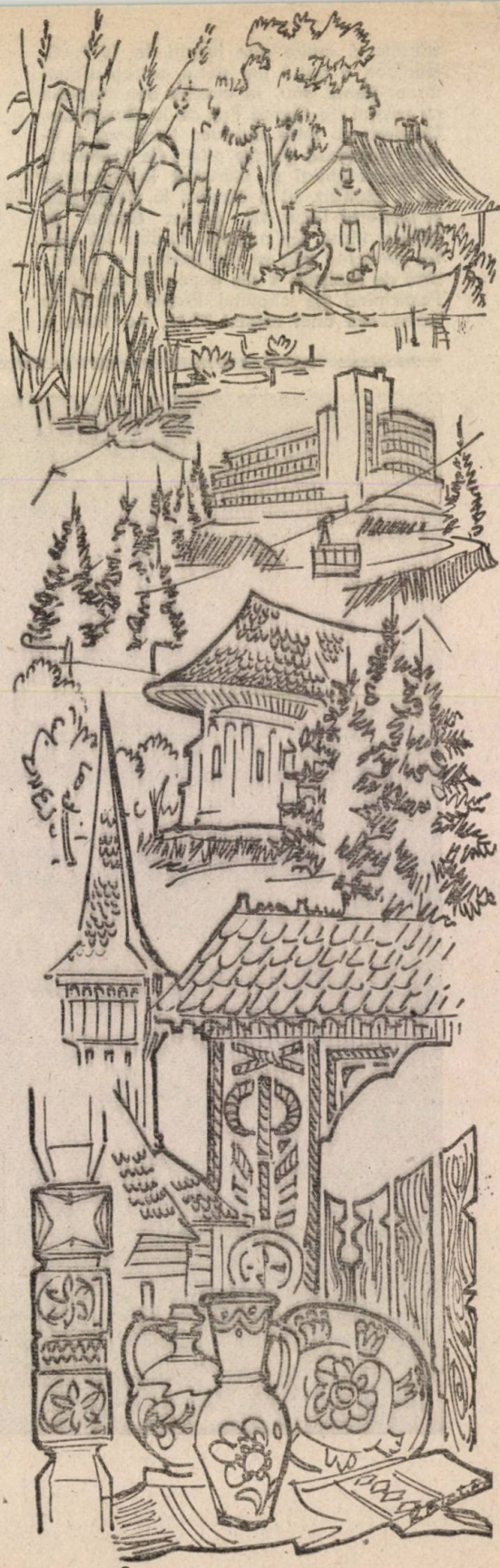
Oficiile județene de turism din întreaga țară, precum și I.T.H.R. București, organizează pentru grupuri și individual, în tot timpul anului, excursii în cele mai pitorești zone turistice ale țării. Astfel, se asigură deplasări în Nordul Moldovei la Suceava, Putna, Gura Humorului, Voroneț, Sucevița, Moldovița, Marginea, Obeinele Bucovinei. Totodată, se fac excursii în Oltenia de sub munte, la Tismana, monumentele brâncușiene de la Tg. Jiu, Peștera Muierii, Cheile Sâhodelului, Polovragi, mărturii ale artei, culturii și arhitecturii românești de la Horezu și Arnota.

În Maramureș și Țara Oașului se pot vizita localitățile Negrești-Oaș, Săpînța, Rozavlea, Moisei, Borșa, Izvoarele. Cu prilejul excursiilor în Delta Dunării se organizează popasuri la Tulcea, Maliuc, Crișan, Sfîntu Gheorghe, Murighiol. În zona Porților de Fier și a Munților Banatului se vizitează Drobeta-Turnu Severin, Insula Șimian, Gura Văii, Orșova, Cazane, Valea Cernei, Herculane, Vallug, Crivaia.

Se organizează și circuitul turistic al R.S.R.

Pentru turiștii aflați în stațiunile de pe litoralul Mării Negre și în cele de pe Valea Prahovei, se organizează excursii în R.P. Bulgaria, la Varna, iar în R.P. Ungară pentru turiștii din stațiunile Felix, „1 Mai“, Buziaș.

PUBLITURISM



Confecții pentru sporturile de iarnă

La toate magazinele specializate în desfacerea articolelor sportive și în marile magazine universale: **COSTUME DIN RELON COMODE, IMPERMEABILE, HANORACE, PULOVERE CĂLDUROASE CU MODELE JACQUARD, FULARE ȘI CĂCIULIȚE TRICOTATE, PRECUM ȘI ÎNCĂLȚĂ-MINTE ADECVATĂ.**

Echipamentul modern pentru schi sau săniuș vă sporește buna dispoziție și confortul orelor de destindere din vacanțe sau de la sfârșitul săptămânii.



Recom



NU TRECEȚI PESTE ACEST CAPITOL

«Antrefrig» este singura întreprindere din municipiul București specializată în prelucrarea, obținerea și conservarea prin frig a sortimentelor de carne, fructe, legume proaspete și semipreparate culinare. Creată în 1951, această întreprindere a cunoscut în ultimii zece ani o dezvoltare spectaculoasă. De altfel, întreprinderi surori activează și în orașele Arad, Bacău, Craiova, Iași, Pitești, Ploiești, Sibiu, Suceava, Tg. Mureș, Brașov, Cluj-Napoca și Constanța.

Promovarea progresului tehnic în fiecare compartiment de muncă, dotarea cu utilaje și linii tehnologice moderne

și de mare productivitate a condus la culegerea roadelor creșterii eficienței întregii activități — ne mărturisește tovarășul ing. Aurel Bucur, directorul întreprinderii «Antrefrig» București — de la care aflăm în continuare noi date care ilustrează și mai elocvent că preparatele și semipreparatele culinare conservate prin frig și-au cucerit o largă audiență în rîndul consumatorilor. Altă latură importantă a activității harnicei noastre colective, continuă interlocutorul nostru, este prelucrarea și conservarea prin frig a legumelor și fructelor. La toate acestea se adaugă activitatea secției de pregătire a preparatelor și semipreparatelor culinare conservate prin frig, care a luat o dezvoltare deosebită, rezultat firesc al marilor și însemnatelor realizări pe plan economic, politic și social din țara noastră. Indicațiile tehnice primite de la Centrala Industrializării Cărnii, ca și însăși activitatea întreprinderii noastre, au ca scop asigurarea consumatorilor cu produse de bună calitate, diversificate, bogate în vitamine, proteine, săruri minerale — firește, pentru a satisface cele mai exigente gusturi ale cumpărătorilor — ne spune interlocutorul nostru. Astfel, pe lângă materiile prime de calitate superioară, se investește și gândire tehnică, îmbinare necesară atât pentru realizarea de produse finite echilibrate nutri-





țional, cât și pentru aplicarea unor soluții noi, necesare stăpînirii complicatelor procese tehnologice». Ne rețin atenția secvențele pline de interes ale procesului tehnologic și conservării prin frig a legumelor.

— După o serie întreagă de operații preliminare, în funcție de specificul fiecărei legume — ne spune tovarășa ing. Nineta Dumitrescu, șefa biroului programare, lansare și urmărirea producției — urmează spălarea pe utilaje cu dușuri, apoi «opărire» legumelor proaspete. Este vorba de aburi, nicidecum de fierbere, fiindcă se urmărește, pe de o parte, neutralizarea activității enzimelor de oxidare — pentru ca legumele să-și păstreze intacte valorile nutritive, gustul și aspectul — iar pe de altă parte, distrugerea florei microbiene. De pildă, după 2—3 minute de un astfel de «tratament», boabele de mazăre sînt inactive în proporție de 99 la sută. Întreaga secvență a «opăririi» este controlată minuțios de biologi, așa încît o eventuală diminuare a vitaminelor, ca de pildă vitamina C, prin depășirea timpului de opărire, este exclusă. Prin transport hidraulic, legumele sînt dirijate apoi spre bazinul de răcire, de unde sînt preluate, cu ajutorul unei benzi transportoare, spre instalația continuă de congelare foarte rapidă la 35°C. După această congelare bruscă, produsele se ambalează în pachete de 0,5 kg.

— La fructe — precizează tovarășa ing. Elena Pleșu, coordonator la biroul urmărirea, programare și lansarea producției — operațiile de preparare se desfășoară respectînd aceleași principii, deși sînt mai complicate, dat fiind că în procesul tehnologic trebuie să se țină seama de fragilitatea unor fructe mai susceptibile la degradare, mai cu seamă în timpul operațiunilor de tratament tehnologic specific, ce vizează și aici o cît mai redusă diminuare a vitaminelor. În același context, aflăm că metoda linsopării folosită la unele sortimente de fructe, pe lîngă faptul că poate să confere fructelor conservate prin frig un gust foarte plăcut, are avantajul că păstrează mai bine aroma, mărînd chiar și valoarea nutritivă a fructului proaspăt.

În continuare, tovarășul ing. Emil Chidean — inginer șef al întreprinderii — ne spune că, în urma unor testări, colectivul de ingineri din Centrala Industrializării Cărnii și din «Antrefrig» au realizat circa 40 de sortimente noi.

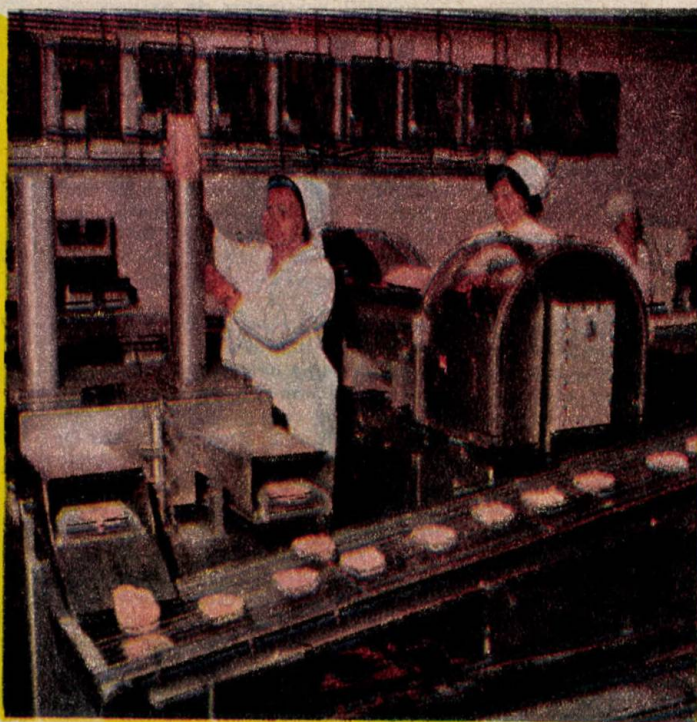
S-a avut în vedere și creșterea ponderei în producția curentă și a sortimentelor tradiționale românești, ca: ciorbă de zahana, borș moldovenesc, supe de carne, sărmăluțe în foi de viță, sărmăluțe în foi de varză, gulaș ardelenesc, diverse tocane, chiftele, pirjoale, crochete, mititei, șnițele — cu sau fără garnitură de legume. Firește, nu au fost neglijate produsele dietetice: rasol de vită cu garnitură de legume, soteurile de carne, amestecuri de legume și fără carne, legume cu carne de pasăre și creme de legume sau sosuri dietetice. Pentru realizarea unui meniu complet, s-a extins gama de aluaturi și foietaje crude, cu și fără fructe (găluște cu prune, colțunași, plăcintă cu vișine sau caise etc.). Aceste produse se comercializează în stare congelată.

Tov. Victor Ruse, director comercial la «Antrefrig» București, arată că, plecând de la faptul că în contextul vieții extrem de complexe pe care o trăiește azi omul societății moderne, femeia nu își mai poate permite să irosească ore în șir cu gătitul; este de datoria industriei să realizeze produsele culinare, deoarece acestea, conservate prin frig, dau posibilitatea femeilor să prepare un prînz sau cină într-un timp scurt — între 10—60 minute, un meniu bogat și diversificat. Astfel, la o masă de prînz pot fi servite, fără dificultăți pentru gospodină, supă cu carne de vită, cotlet de carne presată cu garnitură, piersici în sirop și altele.

Deci, aceste produse, pe lângă valorificarea superioară a unor materii prime agroalimentare cu caracter sezonier, înglobează un important volum de muncă industrializată, fapt ce conduce la reducerea timpului pe care cumpărătorul trebuie să-l cheltuiască pentru aprovizionare și pentru pregătirea culinară.

Rețineți deci că unul din principalele obiective ale activității industriei frigului alimentar este cel de a oferi consumatorilor — la prețuri corespunzătoare — și produse culinare ce au un grad avansat de pregătire culinară, pentru toate vîrstele, tocmai pentru a ușura munca femeilor. Folosirea acestor produse, pe care le recomandăm gospodinelor, conduce la o simțitoare reducere a timpului necesar pregătirii meniurilor — în numai 10—60 minute.

Mulțumim interlocutorilor noștri pentru datele prezentate cititorilor Almanahului Auto '80.







COMOD!

PRACTIC!

MODERN!

La volan, o ținută adecvată face conducerea autoturismului mai ușoară. Magazinele și raioanele de specialitate ale comerțului de stat din București și din întreaga țară vă pun la dispoziție un bogat și variat sortiment de articole vestimentare: **BLUZE, JACHETE, PANTALONI, SACOURI, BLUZOANE, MĂNUȘI, PANTOFI** etc.

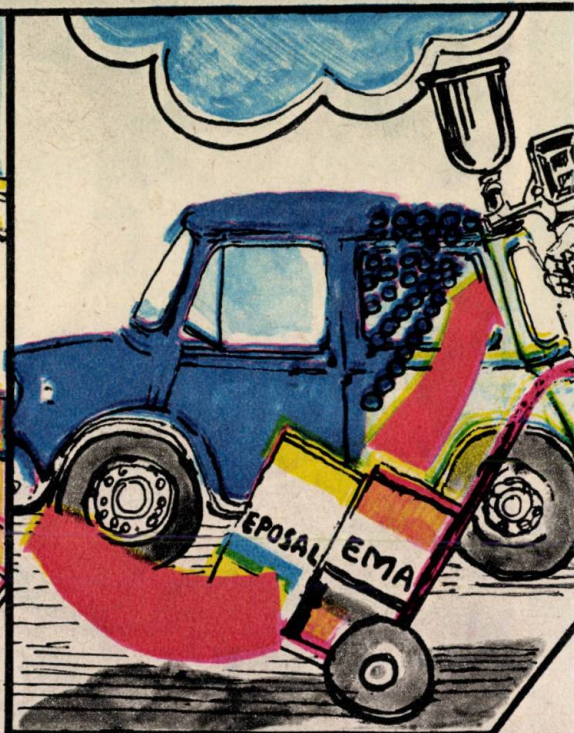




O gamă bogată de articole de artizanat și de artă populară: ceramică, cusături naționale, pieptare — cojoace, articole de uz casnic și gospodăresc — executate de meșteri și artizani populari din secțiile de producție-prestări ale cooperativei de consum — se pot procura de la magazinele de prezentare și destacare HERMES din București (str. Șepcari nr. 16, str. C. Exarcu nr. 1, str. N. Golescu nr. 20, Calea Dorobanților nr. 140 și B-dul N. Titulescu Bloc 13) și din întreaga țară.

Întreprinderea POLICOLOR

bd. Ion Șulea nr. 309, telefon 43.34.75, telex 011456



Întreprinderea de lacuri și vopsele «Policolor» București pune la dispoziția beneficiarilor o gamă tot mai largă de produse ce se pot folosi în diverse domenii ale industriei noastre: industria lemnului, industria construc-tore de mașini (autoturisme, camioane, tractoare etc.), pentru construcții civile și industriale etc., din care prezentăm următoarele:

PALUX — este un lac carbamidic pentru finisarea lemnului, fabricat pe bază de rășini amino-formal-dehidice și alchidice.

Întărirea lacului Palux se face cu soluții de acizi anorganici în solvenți.

După aplicarea cu pensula, în sistem complet de 3—4 straturi cu respectarea timpului de uscare între ele, Paluxul conferă parchetului, băncilor școlare, birourilor etc. un aspect lucios plăcut, ușor de întreținut și rezistent la frecare. Viabilitatea amestecului celor doi componenți (lacul Palux și întăritorul) este de 4 ore, timp după care devine nefolosibil.

Parchetul se poate da în folosință numai după 24 de ore de la aplicarea ultimului strat.

Paluxul se livrează la viscozitatea de aplicare.

SUPERPALUX — este un produs fabricat pe bază de rășini aminice plastificate cu rășini alchidice.

Întărirea lacului Superpalux se face cu soluții de acizi organici insolvenți.

Superpaluxul se aplică cu pensula în sistem de 3—4 straturi, cu respectarea timpului de uscare între ele.

După uscare, peliculele (lucioase sau satinat) sînt rezistente la frecare.

Viabilitatea amestecului celor 2 componenți (lac superpalux și întăritor) este de 12 ore, timp după care devine nefolosibil.

Parchetul sau dușumelele acoperite cu superpalux se pot da în folosință după două zile de la aplicarea ultimului strat.

Pentru aplicare, superpaluxul se va dilua cu diluant în proporția indicată. Superpaluxul este un produs cu calități superioare, uscare rapidă, care dă pelicule cu aspecte estetice plăcute.

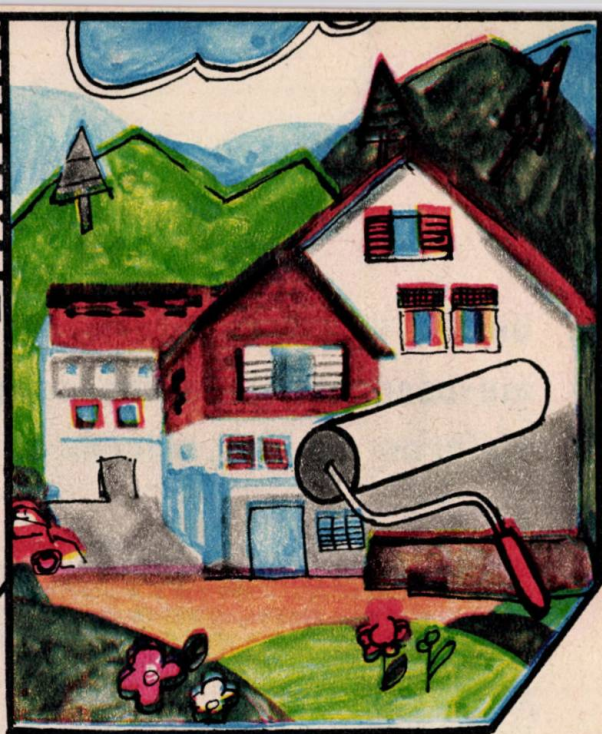
EMAUR — este un email fabricat pe bază de rășini alchidice cu uscare la aer sau cuptor la temperaturi relativ joase (de max. 80°C). După uscare dă pelicule cu luciu pronunțat, foarte aderente și cu o rezistență bună la in-temperii și climat tropical.

Datorită calității superioare, produsul poate fi aplicat pe piese de orice fel, în special metale, mai ales carose-ria autoturismelor, camioanelor, tractoarelor, mașinilor și utilajelor de orice fel.

Avantajul acestui produs constă în faptul că poate fi folosit pentru remanierarea suprafețelor vopsite cu email cu uscare la cuptor. Se livrează într-o gamă variată și completă de culori.

GRUANT — grundul este fabricat pe bază de rășini alchidice cu uscare la aer și pigmenți anticorozivi. După uscare dă pelicule care au excelente proprietăți privind rezistența la coroziune, intemperii, la acțiunea apei, lovire, precum și la climat tropical. Prezintă remarcabile proprietăți anticorozive. Este un produs cu aplicabili-tate universală, ca grund pentru metale, în special oțel.

Se aplică drept strat de bază sub emailurile nitro, emailurile pe bază de ulei, emailurile pe bază de rășini sin-tetice, pentru protejarea construcțiilor din oțel (tablă de caroserii, vagoane, sonde care trebuie să fie rezistente în climatul tropical).



Aplicarea produsului se face prin stropire sau cu pensula.

AUTOVOPANT — vopsea neagră antifonică — este un produs fabricat pe bază de rășini naturale. Datorită proprietăților sale, este destinată utilizării pentru izolările fonice, constituind totodată și un izolator termic.

Produsul este utilizat în special în industria autovehiculelor pentru izolare fonică, micșorând astfel rezonanța tablei de la carcasele automobilelor.

Pentru izolări fonice se aplică cu pensula, spaclul sau prin stropiri repetate, până se ajunge la o grosime de 5 cm. În producția de serie a pieselor, aplicarea produsului se face în instalații de presiune cu vas egalizator cu presiune și pistol special cu presiunea aproximativă de 6—7 atm.

Produsul se usucă după 24 de ore de la aplicare.

VOPSELE PENTRU CONSTRUCȚII — vopselele vinarom sînt fabricate pe bază de acetat de polivinil, pigmenți, materiale de umplură, care dispersate în apă, împreună cu adjuvanți speciali, asigură o rezistență bună a peliculei, în timp, la intemperii în climat obișnuit.

Aceste produse au calitatea de a se întinde ușor, iar pelicula de acoperire este poroasă, fapt care permite pereților să respire (ferindu-i de mușcări, transpirații etc.). Peliculele sînt mate și lavabile după 15 zile de la aplicare. Asigură o întreținere ușoară.

Se pot aplica pe tencuială, beton, cărămidă, ciment, azbociment, hîrtie, lemn (materiale poroase). Se aplică cu bidineaua, pensula lată sau prin stropire cu pistolul.

Pentru aplicare se va dilua cu apă în proporția indicată.

Se aplică în trei straturi, cu un timp de uscare între straturi de 1—2 zile.

Se livrează într-o gamă variată de culori.

POLILAC: este un email fabricat pe bază de rășini sintetice cu uscare la aer, pigmenți și solvenți organici. Se aplică prin stropire și cu pensula. După uscare dau pelicule lucioase, rezistente la intemperii în mediu obișnuit. Produsul se poate aplica pe zid, lemn, metal, în două straturi cu un timp de uscare între straturi de 24 de ore. Are o bună capacitate de întindere. Pentru aplicare, polilacul se va dilua cu white spirit sau parchetin în proporția indicată.

Se livrează într-o gamă variată de culori.

POLILAC SUPER — este un email fabricat pe bază de rășini sintetice cu pentaeritrită. Se aplică pe lemn, metal, zid, dînd pelicule cu aspect lucios, cu tendință redusă la îngălbenire și rezistență bună la intemperii în medii cu climat normal.

Se poate aplica prin stropire, cu pensula sau cu rolul, diluîndu-se, după necesitate, cu white spirit sau parchetin, în proporția indicată. Produsul se aplică în 1—3 straturi cu un interval de uscare între straturi de 14—16 ore. Se livrează într-o gamă variată de culori.

EPOSALUL este o vopsea fabricată pe bază de rășini sintetice epoxi poliamidice, gudron de huiță, material de umplură și solvenți.

Produsul se aplică pe metal și se utilizează pentru protecția anticorozivă a subcaroseriilor, mijloacelor de transport (autoturisme, autocamioane, autobuze etc.).

Protecția anticorozivă prezintă rezistență la medii alcaline, apă sărată, uleiuri minerale, alcool, asigurîndu-se o bună rezistență la abraziune, șocuri și impacturi repetate cu corpuri dure (pietre, nisip).

Se aplică în două straturi cu un timp de uscare între straturi de 24—48 ore.

Produsul se livrează în doi componenți.

EMA — sînt produse care se folosesc pentru vopsirea metalizată a mașinilor. Se aplică în două straturi.

Stratul I — emailul metalizat se fabrică pe bază de rășini alchidice speciale, pigmenți organici de calitate superioară și componenți specifici, care conferă aspectul metalizat.

Stratul II — lac incolor care se aplică peste stratul I la interval de 15—20 minute de la aplicarea stratului I în sistemul ud/ud.

Produsul se aplică pe suprafețe protejate în prealabil prin stropire.

Se usucă la aer sau cuptor la temperaturi joase de 80°C.

Ema se livrează într-o gamă de 10 nuanțe.



Unități de servire turistică ale cooperației de consum pe plaiurile gorjene, vîlcene și argeșene

Turismul, ramură importantă a economiei naționale, cu pondere în continuă creștere în ceea ce privește diversificarea condițiilor de trai ale populației și cu largi posibilități pentru a asigura fiecărui cetățean o odihnă și o viață plăcută, instructivă și educativă, poate evolua în deplină concordanță cu necesitățile societății dacă se iau în considerare etapele de creștere a cererii turistice și îndeosebi etapele necesare pentru amenajarea de zone propice acestui gen de activitate.

Dezvoltarea continuă a circulației turistice în țara noastră, interesul mereu crescînd al turiștilor străini pentru a cunoaște realizările poporului nostru și evoluția relațiilor economice și culturale cu tot mai multe țări, pun în mișcare un număr tot mai mare de vizitatori, tineri și vîrstnici, dornici de a cunoaște viața și obiceiurile noastre, frumusețile naturale, monumentele de artă și istorice etc.

Cooperația de consum, prin activitatea sa permanentă, aduce o contribuție tot mai însemnată la dezvoltarea turismului în țara noastră, atît prin construirea de noi unități cu profil turistic cît și prin extinderea și modernizarea celor existente. Astfel, în prezent, în sistemul cooperației de consum funcționează 220 unități turistice cu 49 000 locuri la mese și 8 900 locuri de cazare. Unitățile respective sînt situate pe cele mai diferite trasee turistice ale țării, în locuri pitorești, în vecinătatea unor monumente și obiective de larg interes turistic, în unele stațiuni balneoclimaterice, oferindu-și serviciile mereu mai diversificate. Unitățile turistice ale cooperației de consum sînt mult apreciate de către turiști și datorită cadrului natural în care sînt amplasate, originalității construcțiilor, cît și pentru specificul lor culinar tradițional.

În acest context se înscriu și unitățile de deservire turistică ale cooperației de consum situate pe plaiurile gorjene, vîlcene și argeșene.

Stabilind ca punct sudic de plecare municipiul Pitești, reședința județului Argeș, se pot urmări două trasee considerate deosebit de atractive din punct de vedere turistic, respectiv traseul spre nord, pe vechea cale comercială ce lega Țara Românească de ținuturile Brașovului și traseul spre vest printre dealurile subcarpatice unind pămînturile celor trei zone pitorești amintite. Pe aceste meleaguri, cooperația de consum a construit hoteluri, hanuri, cabane și popasuri turistice care oferă vizitatorilor, într-un cadru natural incîntător, condiții bune de odihnă și recreere, camere comode, preparate culinare specifice zonelor în care poposesc, precum și o gamă variată de servicii: spălatul și călcatul lenjeriei, servirea micului dejun la cameră, închirieri de obiecte și jocuri, călcatul hainelor etc. Astfel, pornind pe drumul spre nord (DN 73) la km 76 se află localitatea Rucăr, unde cooperația de consum a construit, în stil arhitectonic specific argeșean, HANUL RUCĂR, situat în centrul civic al comunei.

Obiectivul respectiv cuprinde un restaurant, o cofetărie și 20 camere cu 2—4 paturi amenajate în stil rustic; hanul Rucăr dispune de încălzire centrală, loc de parcare auto, iar preparatele culinare care se servesc sînt specifice locului. În continuare, la numai cîțiva kilometri de Rucăr spre Brașov, pe șosea laterală, printre Cheile Dîmbovicioarei și Brusturețului, se poate poposi la CABANA BRUSTURET, care dispune de 81 locuri de cazare în camere confortabile cu 2-4 paturi.

Pentru amatorii de excursii și ascensiuni — în apropiere aflîndu-se Peștera Dîmbovicioarei, Cheile Ghimbavului, Brusturețului și masivul Craiului — cabana respectivă a devenit un loc ideal de odihnă și recreere, iar la restaurantul acesteia se servesc preparate culinare specifice (bulz mocănesc, brînză în coajă de brad etc.). Mai departe, tot pe DN 73, la km 90 de la Pitești (în apropierea localității Valea Urdei) în cel mai înalt punct de trecere spre Brașov, se află hanul PIATRA CRAIULUI, cu 40 camere cu încălzire centrală și confort modern, unitatea dispune de un restaurant cu preparate culinare renumite și de un punct de vânzare a obiectelor de artizanat.

Tot în județul respectiv, pe drumul vestic ce pleacă din Pitești spre Rîmnicu Vîlcea (DN 7 la km 14), la marginea unei păduri de stejar, este situat HANUL VALEA URSULUI, cu camere plăcut mobilate, încălzire centrală și cu căsuțe camping, amplasate sub ramurile bătrînilor stejari.

Continuând călătoria tot pe DN 7, drum ce șerpuieste peste dealurile subcarpatice ce se întind pînă la intrarea în Rîmnicu Vilcea, la 45 km de Pitești, se află MOTELUL TOPOLOGUL, cu o arhitectură originală și atrăgătoare, la poalele unei păduri de arini, pe malul rîului Topologul. Unitatea dispune de teren sport, căsuțe camping, loc de parcare auto etc.

Tot în județul Vilcea, pe DN 7, însă pe Valea Oltului spre Sibiu, la km 22 de Rîmnicu Vilcea se află o altă unitate turistică a cooperației de consum și anume MOTELUL LOTRISOR, construcție ridicată în stil arhitectonic modern, cu 40 camere confortabile cu 2-3 paturi și încălzire centrală, precum și un restaurant în care se servesc preparate cu specific vilcean. Dacă pornim din Rîmnicu Vilcea spre sud, pe DN 64 se ajunge la Drăgășani, unde se află HOTELUL RUSIDAVA, una din cele mai mari unități ale cooperației de consum, cu 152 locuri de cazare, un restaurant, o crămă și o cofetărie cu laborator propriu.

Pe alt traseu turistic interesant — DN 67 spre Tg. Jiu — drum ce leagă vechile sate vilcene, în centrul viitorului oraș agro-industrial Horezu (la 42 km de la Rîmnicu Vilcea) se află HANUL HOREZU, cu 30 camere cu câte 2 paturi fiecare, cu încălzire centrală, restaurant și cofetărie. Mai reține atenția și faptul că turiștii au posibilitatea de a vizita pe aceste meleaguri monumente istorice, mănăstiri etc., așa cum este cazul mănăstirilor Horezu, Bistrița, Arnota, peștera Polovraci, cula de la Măldărești etc. Aici poate fi vizitat și meșterul Stelian Ogrezeanu, vestit și peste hotare pentru produsele sale de ceramică. Mergînd în continuare pe DN 67 spre Tg. Jiu se desprinde un drum lateral ce duce spre Baia de Fier, unde la circa 1 km distanță, se află Peștera Muierii, monument al naturii, la a cărei intrare, cooperația de consum a amplasat CABANA PESTERA MUIERII. Ajungînd la această unitate turistică ne aflăm, deja, pe meleaguri gorjene, mult cîntate de locuitorii zonelor respective. La această cabană se poate poposi, existînd condiții inedite de odihnă și recreere.

Revenind la DN 67 și mergînd spre vest, pînă la km 80 de la Rîmnicu Vilcea, se ajunge la Novaci, oraș cochet cu specific de munte, unde a fost amenajat într-o construcție montană MOTELUL PARÎNGUL, cu 20 camere plăcut mobilate, cu restaurant a cărui bucătărie excelează în preparate culinare din produse de stîină. De aici, turiștii au posibilitatea să facă excursii spre crestele munților Parîng și la Rinca, răscruce de trasee turistice. De menționat că Rinca, cu cele cinci cabane care alcătuiesc complexul turistic, este un minunat loc de popas îndelungat.

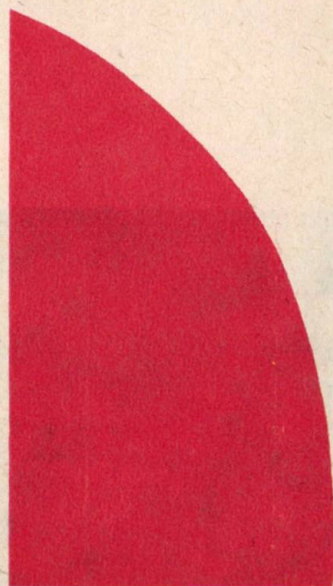
În sfîrșit, tot în județul Gorj, cooperația de consum a dat în funcțiune în vara acestui an HANUL TISMANA, situat la intrarea în comuna Tismana, viitor oraș agro-industrial. Hanul, construit după o concepție modernă, cu 46 locuri de cazare, dispunînd de un restaurant, braserie, oferă o serie de servicii turiștilor. Tot aici mai există și 30 locuri în căsuțe camping. Poposind aici, turiștii pot să cunoască nu numai frumoasa zonă împădurită de la poalele munților Vilcanului, ci și folclorul gorjean, reprezentat atît prin arhitectura caselor, cît și prin ținuturi și costume populare, rezervația de castani comestibili, precum și păstrăvăria din localitate.

Iată cîteva obiective turistice care ilustrează condițiile oferite de Cooperația de consum turiștilor străini și interni pe meleagurile acestui colțisor de țară, interesante locuri de odihnă și recreere pentru orice om al muncii din țara noastră, dornic să-și cunoască patria.





ASIGURĂRI UTILE PENTRU AUTOMOBILIȘTI

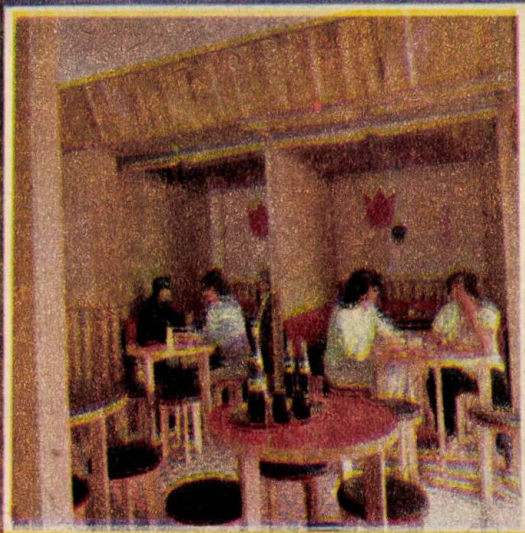


La Administrația Asigurărilor de Stat, automobiliștii pot contracta diferite feluri de asigurări facultative auto — care acoperă o serie de riscuri, altele decât cele cuprinse în cadrul asigurării prin efectul legii de răspundere civilă auto — cum sînt:

- asigurarea globală pentru avarii — casco;
- asigurarea autoturismelor numai pentru pagubele produse ca urmare a accidentelor de circulație;
- asigurarea autoturismelor numai pentru pagubele produse de incendiu și calamități;
- asigurarea autovehiculelor pentru furt;
- asigurarea suplimentară pentru cazurile cînd autovehiculul este condus de alte persoane decât asiguratul sau rude ale acestuia;
- asigurarea autovehiculelor în legătură cu utilizarea lor la concursuri, întreceri sau antrenamente pentru acestea;
- asigurarea de accidente a conducătorilor de autoturisme și a altor persoane aflate în autoturisme;
- asigurarea autovehiculelor cu valabilitate numai în afara teritoriului R.S. România.

Pentru relații suplimentare și pentru încheierea unor astfel de asigurări, cei interesați se pot adresa responsabililor cu asigurările din unitățile socialiste, agenților și inspectorilor de asigurare, filialelor A.C.R. sau, direct, oricărei unități ADAS.

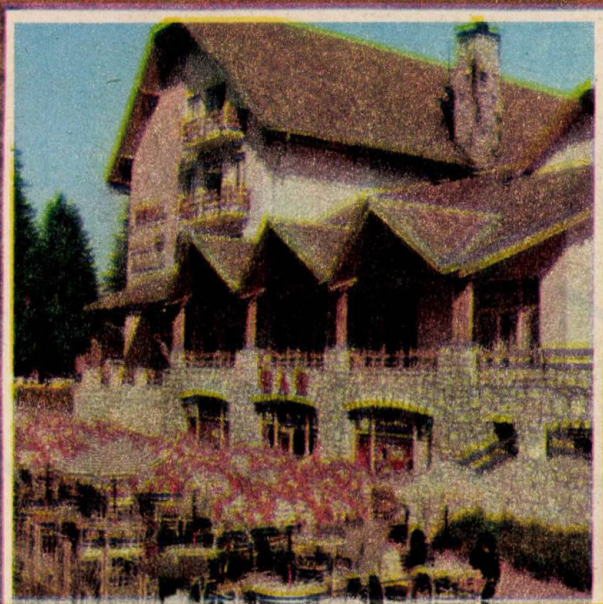
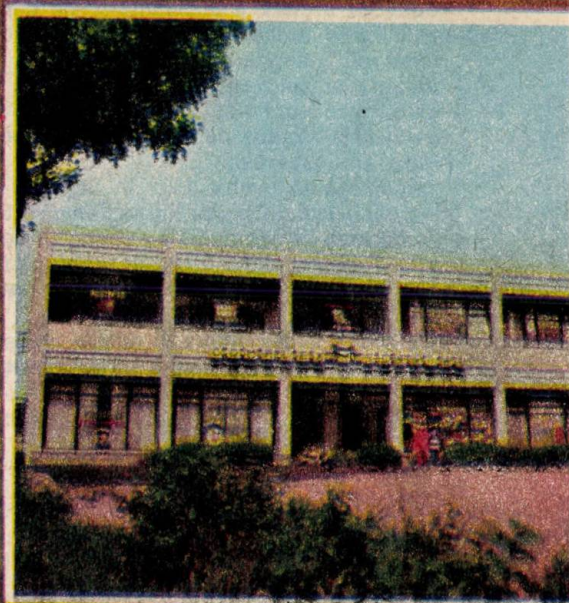




**O INVITAȚIE PE A-
DRESA DUMNEAVOAS-
TRĂ:**

**EXPEDITOR: U.J.C.C.
HARGHITA**

Beneficiind de un peisaj fermecător, meleagurile Harghitei au reprezentat întotdeauna o irezistibilă tentatie pentru turiști. Dar pentru a întregi ambianța, zestrei naturale trebuia să i se adauge și una de ordin material, fapt concretizat de lucrătorii din cooperația de consum prin darea în folosință a numeroase obiective, nu numai cu profil turistic. În acest sens, baza materială a fost dezvoltată continuu; numai în prima parte a anului 1979 dându-se în folosință două complexe comerciale, cu etaj, la Frumoasa și Mugeni. De asemenea, noi spații comerciale au fost date în folosință la parterul blocurilor nou construite la Tulgheș, Dănești, Ulieși și Remetea.



Hanul turistic «Izvorul Mureșului», una dintre unitățile reprezentative ale comerțului cooperatist din județ, și cu o binemerită reputație în rindul turiștilor, a cunoscut și el modernizări, printre ele înscriindu-se o grădină de vară, cu peste 200 de locuri și cu terasă deschisă și acoperită. La Miercurea Ciuc, transformarea unei braserii în autoservire și construirea unei terase deschise cu trei nivele (cu circa 100 de locuri) se adaugă obiectivelor realizate în acest an.

Prioritatea este rezervată aici unităților turistice, dezvoltării și modernizării bazei materiale a obiectivelor turistice (hanuri, cabane și popasuri) și unităților situate pe principalele trasee turistice, aceasta reprezentând o preocupare de prim ordin. Îmbunătățirea calității serviciilor, diversificarea lor, perfecționarea în continuare a personalului muncitor — iată încă câteva elemente care contribuie la susținerea, în permanență, fără rezerve, a acoperirii. În practică a motoului comercial «BINE VENIȚI, EXCELENT SERVIȚII», sub care își desfășoară activitatea unitățile care poartă în dreapta firmei cunoscuta emblemă a cooperației.